



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 19.7.2011
COM(2011) 451 galīgā redakcija

2011/0196 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006

(Teksts attiecas uz EEZ)

{SEC(2011) 947 galīgā redakcija}
{SEC(2011) 948 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Pamatojums un mērķi

Tahogrāfiem ir būtiska nozīme, lai pārbaudītu to, kā profesionālie autotransporta vadītāji ievēro noteikumus par vadīšanas ilgumu un atpūtas periodiem. Tas veicina ceļu drošības, autovadītāju darba apstākļu uzlabošanu un nodrošina godīgu konkurenci starp autotransporta uzņēmumiem. Padarīt tahogrāfus rentablākus – tas ir viens no galvenajiem elementiem Komisijas stratēģijā, lai turpmāk integrētu kravas autotransporta tirgu un autotransportu padarītu drošāku, efektīvāku un konkurētspējīgāku, kā ir norādīts 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā par transportu¹.

ES ir regulējusi tahogrāfu uzstādīšanu un lietošanu kopš 1970. gada. Pašreizējais spēkā esošais tiesību akts attiecībā uz reģistrācijas kontrolierīcēm ir Padomes Regula (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā². Regula nosaka tehniskos standartus un paredz noteikumus par tahogrāfu lietošanu, tipa apstiprinājumu, uzstādīšanu un inspekciju. Tā rada daudzas juridiskas saistības ražotājiem un iestādēm, kā arī transporta uzņēmumiem un autovadītājiem. Šī regula jau desmit reizes ir pielāgota tehnikas attīstībai, izmantojot komiteju procedūru.

Pašlaik aptuveni 900 000 transporta uzņēmumu un seši miljoni autovadītāju izmanto divu tipu tahogrāfus. Papildus digitālajam tahogrāfam, kuru ievieša transportlīdzekļos, kas reģistrēti pēc 2006. gada 1. maija, kopš 1985. gada lietošanā ir analogie tahogrāfi, kurus joprojām izmanto vecākos transportlīdzekļos.

Pievienotā priekšlikuma mērķis ir grozīt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85, lai uzlabotu tahogrāfa sistēmu. Šim priekšlikumam ir pievienots paziņojums, kas paralēli iesniegts Eiropas Parlamentam un Padomei un kurā ir norādītas citas darbības, kas vajadzīgas, lai pievienotā priekšlikuma pasākumus padarītu pilnībā efektīvus vai lai papildinātu tos.

1.2. Problēmas būtība

Izrādās, ka ievērojamā daļā transportlīdzekļu, kurus pārbauda valstu policija vai izpildes amatpersonas, tiek konstatēti sociālās jomas noteikumu pārkāpumi. Aptuveni ceturtajā daļā no tiem ir pārkāpti tahogrāfa noteikumi. Ik brīdi pa Eiropas transporta tīklu brauc vairāki tūkstoši kravas transportlīdzekļu, kuros ir izmantoti manipulēti tahogrāfi vai nederīgas kartes. Šāda minimālo atpūtas periodu pienākuma nepildīšana rada autovadītāju nogurumu, un var aplēst, ka tas katru gadu rada gandrīz 2,8 miljardus euro papildu sociālās izmaksas nelaimes gadījumu dēļ. Tāpat tas sniedz nepamatotas konkurences priekšrocības tiem, kas pārkāpj likumu, nelabvēlīgi ietekmējot iekšējā tirgus darbību un izraisot smagas veselības problēmas autovadītājiem.

Turklāt ir iespēja aizvien vairāk uzlabot veidu, kādā (digitālais) tahogrāfs palīdz autovadītāju darbā un atbalsta transporta efektivitāti. Lai gan digitālā tahogrāfa ieviešana jau būtiski

¹ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

² OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

samazināja dažādu ieinteresēto personu administratīvo slogu, ikgadējās atbilstības nodrošināšanas izmaksas, kas ir aptuveni 2,7 miljardi euro, joprojām ir pārāk augstas.

Tādēļ priekšlikuma mērķis ir panākt labāku sociālās jomas noteikumu izpildi un samazināt nevajadzīgo administratīvo slogu, attīstot tahogrāfa tehniskos aspektus un palielinot efektivitāti.

1.3. Atbilstība citiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Priekšlikums iederas politikā, par kuru Komisija paziņoja Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”³. Tas ir skaidri pieminēts kā daļa no 6. iniciatīvas attiecībā uz kravas autotransportu⁴.

Tāpat priekšlikums veicina Intelīgento transporta sistēmu (ITS) rīcības plāna⁵ un Direktīvas 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem⁶ īstenošanu.

Priekšlikumā ir ņemta vērā arī Eiropas Savienības Pamattiesību harta un jo īpaši tiesības uz privātās un ģimenes dzīves neaizskaramību (7. pants), tiesības uz personas datu aizsardzību (8. pants), darījumdarbības brīvība (16. pants) un noziedzīgu nodarījumu un sodu likumības un samērīguma principi (49. pants) un tiesības netikt divreiz tiesātam vai sodītam par to pašu noziedzīgo nodarījumu (50. pants).

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Laikā no 2009. gada decembra līdz 2010. gada martam Komisija īstenoja publisku apspriešanos ar ieinteresētajām personām. Ņemot vērā tēmas tehnisko būtību, dalība bija samērā plaša: no dažādām ieinteresētajām personām saņemti 73 lielākoties augstas kvalitātes devumi.

Lielākā daļa ieinteresēto personu vēlējās, lai digitālie tahogrāfi tiktu uzlaboti, taču ne aizvietoti ar cita veida reģistrācijas kontrolierīcēm. Gandrīz visas ieinteresētās personas uzskatīja, ka reģistrācijas kontrolierīcēm ir vajadzīgi harmonizēti kritēriji ES līmenī. Tahogrāfa tipa apstiprinājuma process tika uzskatīts par apmierinošu. Gandrīz visas ieinteresētās personas norādīja, ka drošības līmenis būtu jā saglabā vai pat jāpastiprina. Ietekmes novērtējumā tika paustas un pēc tam pārbaudītas vairākas idejas, lai samazinātu reģistrācijas kontrolierīču izmaksas un/vai lietošanu padarītu lietderīgāku, piemēram, vadītāja karti apvienojot ar vadītāja apliecību.

³ COM(2011)0144 galīgā redakcija.

⁴ Sk. Baltās grāmatas I pielikuma 1.1. sadaļu “Vienota Eiropas transporta telpa”, COM(2011)0144 galīgā redakcija.

⁵ Komisijas paziņojums — Rīcības plāns inteliģento transporta sistēmu ieviešanai Eiropā [COM(2008) 886], Rīcības joma Nr. 4.

⁶ OV L 207, 6.8.2010., 1.–13. lpp.

2.2. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Komisija nepārtraukti ir uzturējusi kontaktus ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, izmantojot saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 izveidoto komiteju, kas atbildīga par visiem jautājumiem saistībā ar reģistrācijas kontrolierīcēm. Parasti komiteja tiekas reizi gadā. Galvenās ieinteresētās personas šajā komitejā piedalās kā novērotāji. Tostarp ir inspekcijas un policijas organizācijas, kā arī ražotāji. Turklāt Komisija ir uzsākusi vairākas iniciatīvas, lai nodrošinātu pamatu priekšlikumam.

Paplašinātu, divus gadus ilgušu apspriešanos, kura apvienoja galvenās ieinteresētās personas, līdzfinansēja Komisija⁷.

Kopīgais pētniecības centrs (*JRC*) ir novērtējis digitālā tahogrāfa pašreizējās vājas vietas un pārbaudāmību. *JRC* arī ziņoja Komisijai par tehniskiem scenārijiem turpmākai digitālā tahogrāfa attīstībai.

Ar nozares sociālā dialoga komiteju autotransporta jautājumos apspriešanās notika 2010. gada 26. maijā. Eiropas sociālie partneri 2010. gada 8. jūlijā vienojās par kopēju paziņojumu par digitālā tahogrāfa noteikumu pārskatīšanu, un tas tika ņemts vērā, sagatavojot šo priekšlikumu⁸.

Lai sagatavotu ietekmes novērtējumu, ārējs līgumslēdzējs izveidoja ekspertu grupu, kurā tika iekļauti autotransporta asociāciju, autotransporta arodbiedrību, izpildes un tipa apstiprinājuma iestāžu, karšu izsniedzēju iestāžu, transportlīdzekļu ražotāju un tahogrāfu ražotāju pārstāvji. Ekspertu grupa pārskatīja līgumslēdzēja sagatavotos dokumentus un piedalījās darbseminārā, kurā tika pārskatīts un pārrunāts līgumslēdzēja ziņojuma galīgās redakcijas projekts.

2.3. Ietekmes novērtējums

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām un ekspertu ziņojumi par šo tēmu ļāva Komisijai apzināt plašu individuālo pasākumu kopumu, kas varētu risināt konstatētās problēmas. Tam sekoja iespējamo pasākumu iepriekšēja pārbaude.

Pēc tam tika izveidoti politikas kopumi, kas piedāvā dzīvotspējīgas politikas alternatīvas mērķu sasniegšanai. Politikas kopumi bija vajadzīgi, jo sistēmas uzticamība drošības ziņā ir atkarīga no tās dažādo elementu drošības, kā arī tādēļ, ka ir nepieciešamas dažādas leģislatīvas procedūras (komiteju procedūra pret koplēmuma procedūru). Politikas kopumus var rezumēt šādi.

1. politikas kopums (PK1) ir tehnisks kopums, kura mērķis ir vienkārši uzlabot esošo tahogrāfa ierīci, un tajā ir iekļauti šādi pasākumi:

- augstākas kvalitātes plombas,
- labāka sadarbība ar lietotājiem,
- drošāka šifrēšanas tehnoloģija.

⁷ *SMART* pētījums.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

2. politikas kopums (PK2) arī ir tehnisku pasākumu kopums, taču tas būtiski paplašinātu digitālā tahogrāfa funkcionalitāti, radot jauna tipa digitālos tahogrāfus:

- uzlabotas tahogrāfa funkcijas (automātiska un manuāla reģistrēšana),
- bezvadu saziņa pārbaudēm uz ceļiem,
- harmonizēta sadarbība ar citām ITS lietotnēm.

3. politikas kopumā (PK3) ir iekļauti vienīgi tādi pasākumi, kas nav tehniski:

- vairāk uzticamu darbnīcu,
- krāpšanas iespējas ar vadītāja karti jāpadara daudz sarežģītākas,
- labāk jāapmāca kontrolieri,
- sankciju harmonizācijas minimālā pakāpe,
- mūsdienīgāki lietošanas noteikumi.

4. politikas kopums (PK4) ir tehnisko un sistēmas uzlabošanas pasākumu sakopojums (PK2+PK3).

No efektivitātes viedokļa PK4 ir ievērojami pievilcīgāks, jo tas piedāvā augstāko potenciāla līmeni divu īpašo mērķu sasniegšanai. Tomēr saskaņotības analīze liecina, ka PK4 rada arī vislielākos kompromisus starp pozitīvu ekonomisko un sociālo ietekmi, no vienas puses, un ietekmi uz valsts iestāžu budžetu, no otras puses. Saskaņotības ziņā pirmajā vietā ir PK1. Visbeidzot, PK4 ir arī visdārgākais variants, jo ir nepieciešami ieguldījumi, savukārt PK1 ir vislētākais un visvienkāršāk īstenojamais, jo to var pieņemt, neveicot parasto leģislatīvo procedūru.

Ņemot vērā visus šos aspektus, lai gan nav pilnīgas izmaksu un ieguvumu analīzes, PK4 labvēlīgā ietekme noteikti kompensē tā izmaksas. Patiesi, PK4 administratīvā sloga samazināšanas potenciāls ir 515,5 miljoni euro, daudz vairāk par tā pilnīgas īstenošanas kopējām izmaksām. Tādēļ veiktā analīze liecina, ka vēlamijs risinājums būtu 4. politikas kopums.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Izmantojot ierosināto regulu tiks ieviestas šādas galvenās izmaiņas.

- Attālināta saziņa no tahogrāfa kontroles nolūkos (nākamās tahogrāfa regulas 5. pants): šis pasākums kontroles iestādēm sniegs atbilstības pamatrādītājus pirms transportlīdzekļa apturēšanas, lai veiktu pārbaudi uz ceļa. Uzņēmumi, kas ievēro noteikumus, izvairīsies no nevajadzīgām pārbaudēm uz ceļa un tādā veidā panāks vēl lielāku administratīvā sloga samazinājumu.
- Vadītāja kartes funkciju apvienošana ar vadītāja apliecību (nākamās tahogrāfa regulas 27. pants): apvienojot vadītāja karti ar vadītāja apliecību, šis pasākums

palielinās sistēmas drošību, jo autovadītāji retāk vēlēšies savu vadītāja apliecību izmantot krāpnieciskos nolūkos. Tāpat tas ievērojami samazinās arī administratīvo slogu. Šā pasākuma īstenošanai jāveic nelieli pielāgojumi Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvā 2006/126/EK par vadītāju apliecībām. Attiecīgais priekšlikums tiek izstrādāts paralēli šai regulai. Komisija pēc iespējas drīzāk iesniegs to Eiropas Parlamentam un Padomei.

- Automatizēta precīzas atrašanās vietas reģistrācija, izmantojot GNSS (nākamās tahogrāfa regulas 4. pants): šis noteikums kontroles iestādēm sniegs vairāk informācijas, lai pārbaudītu atbilstību sociālās jomas tiesību aktiem. Automatizētās reģistrēšanas izmantošana palīdzēs samazināt arī administratīvo slogu.
- Nodrošināt digitālā tahogrāfa integrēšanu inteligentajās transporta sistēmās (ITS) (nākamās tahogrāfa regulas 6. pants): nodrošinot harmonizētu un standartizētu tahogrāfa saskarni, citām ITS lietotnēm būs vieglāka piekļuve digitālā tahogrāfa reģistrētajiem un radītajiem datiem.
- Palielināt darbnīcu uzticamību (nākamās tahogrāfa regulas IV nodaļa, jo īpaši 19. pants): pastiprinot darbnīcu apstiprināšanas tiesisko regulējumu, piemēram, ieviešot regulāru un neziņotu revīziju sistēmu un novēršot interešu konfliktus, tiks palielināta darbnīcu uzticamība un samazināts krāpšanas un manipulāciju veikšanas risks.
- Sankciju harmonizācijas minimālā pakāpe (nākamās tahogrāfa regulas 37. pants): šī minimālā harmonizācija nodrošina to, ka par tahogrāfa noteikumu pārkāpumiem, kas ES tiesību aktos ir klasificēti kā “ļoti nopietni pārkāpumi”⁹ un “vissmagākie pārkāpumi”¹⁰, piemēros visaugstāko valstu tiesību aktos paredzēto sodu kategoriju.
- Kontrolieru apmācība (nākamās tahogrāfa regulas 35. pants): regulā dalībvalstīm būs noteikta prasība nodrošināt atbilstīgu apmācību to kontrolieriem, kas atbildīgi par reģistrācijas kontrolierīču pārbaudi.
- Regulas (EK) Nr. 561/2006¹¹ darbības joma (2. pants): šo pasākumu, lai noteiktus transportlīdzekļus atbrīvotu no pienākuma izmantot tahogrāfu, ieteica neatkarīgu ieinteresēto personu augsta līmeņa grupa administratīvā sloga mazināšanas jautājumos, kuras priekšsēdētājs ir *E. Stoiber*. Tas palīdzēs samazināt administratīvo slogu tiem uzņēmumiem, kuri lielākoties ir MVU.

Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārskatīšana ir arī iespēja, lai tekstu padarītu mūsdienīgāku un pilnveidotu to, piemēram, nodrošinot skaidras definīcijas (nākamās

⁹ Komisijas 2009. gada 30. janvāra Direktīva 2009/5/EK, ar ko izdara grozījumus III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā, OV L 29, 31.1.2009., 45.–50. lpp.

¹⁰ Regula (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopāravadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK, OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, 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.

tahogrāfa regulas 2. pants), uzlabojot ekspertu darba efektivitāti, iekļaujot ekspertus no valstīm ārpus ES, kurās izmanto digitālo tahogrāfu (nākamās tahogrāfa regulas 41. pants), un iekļaujot tiešu atsauci uz datu aizsardzības tiesību aktiem (nākamās tahogrāfa regulas 34. pants).

3.2. Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir tāds pats kā esošajai Padomes Regulai (EEK) Nr. 3821/85, proti, LESD 91. pants.

3.3. Subsidiaritātes princips

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Eiropas Savienības ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ. Autotransporta nozare pēc savas būtības kļūst aizvien starptautiskāka. 2006. gadā starptautiskie kravas autopārvadājumi veidoja aptuveni vienu trešo daļu (jeb 612 miljardus tkm) no kopējiem kravas autopārvadājumiem ES. Sociālās jomas tiesību akti šajā jomā ir saskaņoti ES līmenī saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006, un, lai varētu pārbaudīt atbilstību šiem tiesību aktiem, ir jānodrošina reģistrācijas kontrolierīču sadarbība starp dalībvalstīm. Ņemot vērā to, ka kravas autotransports ES kļūst aizvien starptautiskāks, un to, ka sociālās jomas tiesību akti ir saskaņoti, būtu nelietderīgi reģistrācijas kontrolierīču regulēšanu no jauna nodot valstu pārziņā.

3.4. Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Priekšlikuma vispārējie mērķi ir uzlabot tahogrāfa sistēmas efektivitāti un iedarbīgumu. Ierosinātie pasākumi ir proporcionāli, lai sasniegtu šos mērķus, jo tie palīdzēs samazināt administratīvo slogu un autovadītāju, uzņēmumu un kontroles iestāžu izmaksas saistībā ar tahogrāfa izmantošanu. Tie nepārsniedz to, kas nepieciešams mērķu sasniegšanai.

3.5. Juridiskā instrumenta izvēle

Tā kā ar priekšlikumu groza regulu, arī izvēlētais juridiskais instruments ir regula. Šobrīd ir ierosināts pārskatīt vienīgi Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pantus, nevis tās tehniskos pielikumus. Pēc šīs grozās regulas pieņemšanas juridiskais teksts, tostarp tā pielikumi, tiks konsolidēts, veicot kodificēšanas procedūru.

3.6. Eiropas Ekonomikas zona

Ar priekšlikumu ierosinātais tiesību akts ir par jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tādēļ tas jāattiecinā uz EEZ.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neradīs papildu izmaksas ES budžetā.

5. VIENKĀRŠOŠANA

Šī iniciatīva veicina vienkāršošanas mērķu sasniegšanu. Tā ietilpst rīcības programmā administratīvā sloga samazināšanai Eiropas Savienībā un īsteno priekšlikumus, kurus ir atbalstījusi neatkarīgu ieinteresēto personu augsta līmeņa grupa administratīvā sloga mazināšanas jautājumos, kuras priekšsēdētājs ir *E. Stoiber*. Tādēļ priekšlikums atļauj noteiktām sabiedrībām valsts mēroga atbrīvojumus no pienākuma lietot tahogrāfus attālumiem, kas mazāki par 100 km, kā Komisija ir ziņojusi savā paziņojumā “Rīcības programma administratīvā sloga samazināšanai Eiropas Savienībā un samazinājuma plāni pa nozarēm un pasākumi 2009. gadā”¹².

¹² COM(2009) 544 galīgā redakcija.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006

(Teksts attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁴,

apspriedusies ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju,

saskaņā ar parasto leģislatīvo procedūru,

tā kā:

- (1) Padomes 1985. gada 20. decembra Regulā (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā¹⁵, ir paredzēti noteikumi par reģistrācijas kontrolierīču konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu un testēšanu. Tā vairākas reizes ir būtiski grozīta, un, lai varētu nodrošināt lielāku skaidrību, tās galvenie noteikumi būtu jāvienkāršo un jāpārstrukturē.
- (2) Pieredze liecina, ka, lai nodrošinātu efektīvu Regulas (EEK) Nr. 3821/85 piemērošanu, būtu jāuzlabo noteikti tehniskie elementi un kontroles procedūras.
- (3) Uz noteiktiem transportlīdzekļiem attiecas atbrīvojums no Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulas (EK) Nr. 561/2006, 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

¹³ OV C , ... , lpp.

¹⁴ OV C , ... , lpp.

¹⁵ OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

(EEK) Nr. 3820/85¹⁶, noteikumiem. Lai nodrošinātu saskaņotību, vajadzētu būt iespējai šādus transportlīdzekļus atbrīvot arī no Regulas (EEK) Nr. 3821/85 piemērošanas.

- (4) Lai nodrošinātu saskaņotību starp dažādiem Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. pantā norādītajiem izņēmumiem un lai samazinātu administratīvo slogu transporta uzņēmumiem, tomēr ievērojot minētās regulas mērķus, būtu jāpārskata 13. panta d), f) un p) apakšpunktā noteiktie maksimālie pieļaujamie attālumi.
- (5) Atrašanās vietas datu reģistrācija atvieglo braukšanas laiku un atpūtas periodu šķērspārbaudi, lai konstatētu atkāpes un krāpšanu. Globālajai navigācijas satelītu sistēmai pieslēgtu reģistrācijas kontrolierīču izmantošana ir atbilstīgs un rentabls līdzeklis, kas ļauj automātiski reģistrēt šādus datus, lai palīdzētu kontrolieriem kontroles veikšanas laikā, tādēļ tādas būtu jāievieš.
- (6) Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu¹⁷ nosaka dalībvalstīm pienākumu veikt minimālo skaitu pārbažu uz ceļa. Attālināta saziņa starp reģistrācijas kontrolierīcēm un kontroles iestādēm kontroļu veikšanai uz ceļa atvieglo mērķtiecīgas pārbaudes uz ceļa, ļaujot samazināt administratīvo slogu, ko rada transporta uzņēmumu pārbaudes pēc nejaušības principa, tādēļ tāda būtu jāievieš.
- (7) Inteliģentās transporta sistēmas (ITS) var palīdzēt risināt problēmas, ar kurām saskaras Eiropas transporta politika, piemēram, aizvien pieaugošie autotransporta apjomi un sastrēgumi vai pieaugošais enerģijas patēriņš. Tādēļ reģistrācijas kontrolierīcēm būtu jānodrošina standartizētas saskarnes, lai būtu iespējama sadarbība ar ITS lietotnēm.
- (8) Reģistrācijas kontrolierīču un to sistēmas drošība ir būtiska, lai nodrošinātu to, ka tiek radīti uzticami dati. Tādēļ ražotājiem būtu jāizstrādā, jātestē un nepārtraukti jāpārskata reģistrācijas kontrolierīces visā to ekspluatācijas ciklā, lai varētu atklāt, novērst vai mazināt drošības vājās vietas.
- (9) Reģistrācijas kontrolierīču, kuru tips vēl nav apstiprināts, lauka izmēģinājumi ļauj testēt ierīces reālās dzīves situācijās pirms to ieviešanas, tādā veidā ļaujot veikt ātrākus uzlabojumus. Tādēļ lauka izmēģinājumi būtu jāatļauj, ar noteikumu, ka dalību šādos izmēģinājumos un atbilstību Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumiem efektīvi uzrauga un kontrolē.
- (10) Montieriem un darbnīcām ir būtiska loma reģistrācijas kontrolierīču drošībā. Tādēļ būtu atbilstīgi paredzēt noteiktas minimālās prasības to apstiprināšanai un revīzijas veikšanai un nodrošināt to, ka tiek novērsti interešu konflikti starp darbnīcām un transporta uzņēmumiem.
- (11) Lai nodrošinātu vadītāja karšu efektīvāku izpēti un kontroli un lai atvieglotu kontrolieru uzdevumus, būtu jāizveido valstu elektroniskie reģistri un jānosaka noteikumi šo reģistru savstarpējai sadarbībai.

¹⁶ OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

¹⁷ OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

- (12) Krāpšana un ļaunprātīga izmantošana saistībā ar vadītāja apliecībām parasti notiek retāk nekā ar vadītāja kartēm, tāpēc reģistrācijas kontrolierīču sistēma būtu daudz uzticamāka un efektīvāka, ja vadītāja kartes nākotnē tiktu apvienotas ar vadītāja apliecībām. Šāda pieeja samazinātu administratīvo slogu autovadītājiem, jo tiem vairs nebūtu jāpieprasa, jāsaņem un jāglabā divi dažādi dokumenti. Attiecīgi būtu jāparedz Direktīvas 2006/126/EK grozījumi.
- (13) Lai samazinātu administratīvo slogu autovadītājiem un transporta uzņēmumiem, būtu jāpaskaidro, ka nav vajadzīgs rakstisks pierādījums par dienas vai nedēļas atpūtas periodiem. Kontroles nolūkos periodus, kuros nav reģistrēta nekāda darbība, būtu jāuzskata par atpūtas periodiem.
- (14) Kontrolieri nepārtraukti saskaras ar problēmām saistībā ar reģistrācijas kontrolierīču izmaiņām un jaunām manipulācijas metodēm. Lai nodrošinātu efektīvāku kontroli un uzlabotu kontroles pieeju saskaņošanu visā Savienībā, būtu jāpieņem kopēja metode kontrolieru sākotnējai un pastāvīgai apmācībai.
- (15) Datu reģistrēšana reģistrācijas kontrolierīcēs, kā arī attīstībā esošās tehnoloģijas atrašanās vietas datu reģistrēšanai, attālinātai saziņai un sadarbībai ar inteligentajām transporta sistēmām būs saistītas ar personas datu apstrādi. Vajadzētu piemērot Savienības tiesību aktus par personu aizsardzību saistībā ar personas datu apstrādi un par šādu datu brīvu apriti, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti¹⁸ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīvu 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē¹⁹.
- (16) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci autotransporta iekšējā tirgū un lai autovadītājiem un transporta uzņēmumiem dotu nepārprotamu vēstījumu, par “ļoti nopietniem” pārkāpumiem (kā definēts Komisijas 2009. gada 30. janvāra Direktīvā 2009/5/EK, ar ko izdara grozījumus III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā²⁰) būtu jāpiemēro dalībvalstu augstākās kategorijas sankcijas, neskarot subsidiaritātes principu.
- (17) Pielāgojot Eiropas līgumu par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos, kas parakstīts Ženēvā 1970. gada 1. jūlijā, ietverot tā sešus grozījumus, un kas deponēts Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsēkretāram (AETR), I.B pielikumā minēto reģistrācijas kontrolierīču izmantošanu noteica kā obligātu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti kaimiņos esošajās trešās valstīs. Tā kā šīs regulas ieviestās reģistrācijas kontrolierīču izmaiņas tieši ietekmē šīs valstis, tām vajadzētu būt iespējai piedalīties dialogā par tehniskajiem jautājumiem. Tādēļ būtu jāizveido Tahogrāfa jautājumu forums.
- (18) Lai atspoguļotu tehnikas attīstību, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz I, I.B un

¹⁸ OV L 281, 23.11.1995., 31.–50. lpp.

¹⁹ OV L 201, 31.7.2002., 37.–47. lpp.

²⁰ OV L 29, 31.1.2009., 45.–50. lpp.

II pielikuma pielāgošanu tehnikas attīstībai un I.B pielikuma papildināšanu ar tehniskajām specifikācijām, kas nepieciešamas automatiskai atrašanās vietas datu reģistrēšanai, lai atļautu attālinātu saziņu un nodrošinātu sadarbību ar inteligentajām transporta sistēmām. Īpaši svarīgi ir, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina, lai attiecīgos dokumentus vienlaikus, savlaicīgi un regulāri nosūtītu Eiropas Parlamentam un Padomei.

- (19) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus attiecībā uz lauka izmēģinājumiem, elektronisku informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm starp dalībvalstīm, kā arī kontrolieru apmācības metodiku, īstenošanas pilnvaras būtu jāuztic Komisijai. Šīs pilnvaras būtu īstenojamas atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu²¹.
- (20) Lai pieņemtu procedūras, kas jāievēro, veicot lauka izmēģinājumus, un veidus, ko izmanto šādu izmēģinājumu uzraudzībai, kā arī metodes kontrolieru sākotnējai un pastāvīgai apmācībai, būtu jāizmanto konsultēšanās procedūra.
- (21) Lai pieņemtu specifikācijas elektroniskai informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm par vadītāja kartēm, būtu jāizmanto pārbaudes procedūra.
- (22) Tādēļ būtu atbilstīgi jāgroza Regula (EEK) Nr. 3821/85,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 groza šādi:

1) regulas 1. līdz 21. pantu aizstāj ar šādiem:

“I NODAĻA

Principi un darbības joma

1. pants

Priekšmets un princips

Šajā regulā ir noteiktas prasības attiecībā uz tādu reģistrācijas kontrolierču konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu un testēšanu, kuras izmanto autotransportā, lai kontrolētu atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, Direktīvai 2002/15/EK²² un Padomes Direktīvai 92/6/EEK²³.

²¹ OV L 55, 28.2.2011., 13.–18. lpp.

²² OV L 80, 23.3.2002., 35.–39. lpp.

²³ OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.

Reģistrācijas kontrolierīces attiecībā uz to konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu un testēšanu atbilst šīs regulas prasībām.

2. pants
Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro Regulas (EK) Nr. 561/2006 4. pantā izklāstītās definīcijas.
2. Papildus 1. punktā minētajām definīcijām šajā regulā izmanto šādas definīcijas:
 - (a) “reģistrācijas kontrolierīce” ir ierīce, kas paredzēta uzstādīšanai autotransporta līdzekļos, lai automātiski vai pusautomātiski attēlotu, reģistrētu, drukātu, saglabātu un izvadītu datus par šo transportlīdzekļu kustību un noteiktiem to vadītāju darba laikposmiem;
 - (b) “transportlīdzekļa bloks” ir reģistrācijas kontrolierīce, izņemot kustības sensoru un vadus tā pievienošanai. Transportlīdzekļa bloks var būt viens bloks vai vairāki bloki, kas sadalīti pa transportlīdzekli, ar noteikumu, ka tas atbilst šīs regulas drošības prasībām;
 - (c) “kustības sensors” ir reģistrācijas kontrolierīces daļa, kas rada signālu, kurš liecina par transportlīdzekļa ātrumu un/vai nobraukto attālumu;
 - (d) “tahogrāfa karte” ir viedkarte, kas paredzēta lietošanai kopā ar reģistrācijas kontrolierīci; tā ļauj reģistrācijas kontrolierīcei identificēt kartes turētāja funkciju, pārsūtīt un uzglabāt datus;
 - (e) “reģistrācijas diagramma” ir diagramma, kas paredzēta reģistrēto datu atzīmēšanai un saglabāšanai un ko ievieto I pielikumā minētajā reģistrācijas kontrolierīcē, kuras marķēšanas ierīces nepārtraukti pieraksta reģistrējamo informāciju diagrammā;
 - (f) “vadītāja karte” ir tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts iestādes ir izsniegušas konkrētam autovadītājam; tā identificē autovadītāju un ļauj saglabāt datus par autovadītāja darbību;
 - (g) “kontrolkarte” ir tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts iestādes ir izsniegušas šīs valsts kompetentajai kontroles iestādei; tā identificē kontroles iestādi un, iespējams, arī kontrolieri un ļauj piekļūt datiem, kas glabājas datu atmiņā vai vadītāja kartē, lai tos nolasītu, izdrukātu un/vai lejupielādētu;
 - (h) “uzņēmuma karte” ir tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts iestādes ir izsniegušas transportlīdzekļa, kurā ir uzstādīta reģistrācijas kontrolierīce, īpašniekam vai valdītājam; tā identificē īpašnieku vai valdītāju ļauj attēlot, lejupielādēt un izdrukāt datus, kas glabājas reģistrācijas kontrolierīcē, kuru ir slēdzis šis īpašnieks vai valdītājs;
 - (i) “darbnīcas karte” ir tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts iestādes ir izsniegušas attiecīgās dalībvalsts apstiprinātam reģistrācijas kontrolierīču ražotājam, montierim, transportlīdzekļa ražotājam vai darbnīcai; tā identificē kartes

turētāju un ļauj testēt, kalibrēt un/vai veikt lejupielādi no reģistrācijas kontrolierīces;

- (j) “dienas darba periods” ir laikposms, kurā iekļauts braukšanas laiks, visi pārējie darba periodi, darbġatavības periodi, darba pārtraukumi un atpūtas periodi, nepārsniedzot deviņas stundas.

3. pants *Darbības joma*

1. Reģistrācijas kontrolierīces uzstāda un izmanto tādos dalībvalstī reģistrētos transportlīdzekļos, ko izmanto pasažieru vai kravu autopārvadājumiem, kuri ietilpst Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomā.
2. Dalībvalstis var noteikt, ka šī regula nav piemērojama transportlīdzekļiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. un 3. punktā.
3. Dalībvalstis, saņemot Komisijas atļauju, var noteikt, ka šī regula nav piemērojama transportlīdzekļiem, ko izmanto pārvadājumiem, kuri minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 14. panta 1. punktā.

Dalībvalstis var noteikt, ka šī regula nav piemērojama transportlīdzekļiem, ko izmanto pārvadājumiem, kuri minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 14. panta 2. punktā; dalībvalstis par to nekavējoties informē Komisiju.

4. Attiecībā uz iekšzemes pārvadājumiem dalībvalstis var noteikt, ka reģistrācijas kontrolierīces atbilstīgi šīs regulas prasībām uzstāda un lieto visos transportlīdzekļos, kam tās nav obligātas saskaņā ar 1. punktu.

II NODAĻA

Viedās reģistrācijas kontrolierīces

4. pants *Atrašanās vietas datu reģistrēšana*

Atrašanās vietas datus reģistrē, lai būtu iespējama dienas darba perioda sākuma un beigu vietas identificēšana. Šim nolūkam transportlīdzekļos, kurus pirmo reizi ekspluatācijā nodod [48 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā], uzstāda reģistrācijas kontrolierīci, kas pieslēgta globālajai navigācijas satelītu sistēmai (GNSS).

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 39. pantu attiecībā uz I.B pielikuma papildināšanu ar sīki izstrādātām tehniskajām specifikācijām, kas nepieciešamas, lai būtu iespējams apstrādāt atrašanās vietas datus, kurus reģistrācijas kontrolierīce saņēmusi no GNSS.

5. pants
Attālināta saziņa kontroles nolūkos

1. Lai kompetentajām kontroles iestādēm atvieglotu mērķtiecīgu pārbaūžu veikšanu uz ceļa, reģistrācijas kontrolierīces, ko uzstāda transportlīdzekļos, kurus pirmo reizi ekspluatācijā nodod [48 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā], spēj sazināties ar kompetentajām kontroles iestādēm, kamēr transportlīdzeklis ir kustībā.
2. Saziņa ar reģistrācijas kontrolierīci notiek vienīgi tad, ja kontroles iestāžu kontrolierīces to pieprasa. Tā ir aizsargāta, lai nodrošinātu datu integritāti un reģistrācijas un kontroles ierīču autentifikāciju.
3. Saziņas laikā notiekošā datu apmaiņa ir ierobežota līdz datiem, kas nepieciešami, lai veiktu mērķtiecīgas pārbaudes uz ceļa. Autovadītāja personas dati, dati par autovadītāja darbībām un ātrumu netiek ziņoti.
4. Datus, ar kuriem notikusi apmaiņa, izmanto vienīgi, lai kontrolētu atbilstību šai regulai un Regulai (EK) Nr. 561/2006. Tos nodod vienīgi kontroles iestādēm.
5. Kontroles iestādes datus glabā ne ilgāk kā notiekošās pārbaudes uz ceļa laikā un izdzēš ne vēlāk kā divas stundas pēc tās beigām.
6. Transportlīdzekļa īpašnieks vai valdītājs ir atbildīgs par to, lai autovadītājs tiktu informēts par attālinātas saziņas iespēju.
7. Kompetentā kontroles iestāde, balstoties uz datiem, ar kuriem notikusi apmaiņa, var nolemt veikt transportlīdzekļa un reģistrācijas kontrolierīces pārbaudi.
8. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 39. pantu attiecībā uz I.B pielikuma papildināšanu ar sīki izstrādātām tehniskajām specifikācijām, kas nepieciešamas, lai būtu iespējama attālināta saziņa starp reģistrācijas kontrolierīci un kompetentajām kontroles iestādēm, kā noteikts šajā pantā.

6. pants
Inteliģentās transporta sistēmas

1. Šīs regulas I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce ir sadarbspējīga ar inteliģento transporta sistēmu lietotnēm, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem²⁴ 4. pantā.
2. Šā panta 1. punkta īstenošanai transportlīdzekļos, kurus ekspluatācijā pirmo reizi nodod [48 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā], uzstāda reģistrācijas kontrolierīci, kas aprīkota ar harmonizētu saskarni, kura reģistrētos vai radītos datus ļauj lietot inteliģento transporta sistēmu lietotnēm.

²⁴ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 39. pantu attiecībā uz I.B pielikuma papildināšanu ar specifikācijām saskaņā, piekļuves tiesībām un to datu sarakstu, kuriem var piekļūt.

III NODAĻA

Tipa apstiprinājums

7. pants Pieteikumi

1. Ražotāji vai to pārstāvji pieteikumu par ES tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa blokam, kustības sensoram vai reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes paraugam iesniedz tipa apstiprinājuma iestādēm, kuras šim mērķim izraudzījusies dalībvalsts.
2. Dalībvalstis paziņo Komisijai saskaņā ar 1. punktu izraudzīto iestāžu nosaukumus un kontaktinformāciju. Komisija izraudzīto tipa apstiprinājuma iestāžu sarakstu publicē savā tīmekļa vietnē.
3. Tipa apstiprinājuma pieteikumam pievieno atbilstīgas specifikācijas un I.B pielikuma VIII iedaļā norādītos sertifikātus. Komisija izvēlas neatkarīgus vērtētājus, kuri iesniedz drošības sertifikātu.
4. Pieteikumu viena tipa transportlīdzekļa bloka, kustības sensora, reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes parauga apstiprināšanai var iesniegt tikai vienā dalībvalstī.

8. pants Tipa apstiprinājuma piešķiršana

Dalībvalsts piešķir ES komponenta tipa apstiprinājumu jebkura tipa transportlīdzekļa blokam, kustības sensoram, reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes paraugam, kas atbilst I pielikumā vai I.B pielikumā noteiktajām prasībām, ar noteikumu, ka dalībvalsts var pārbaudīt, vai ražošanas paraugi atbilst apstiprinātajam tipam.

Par visiem apstiprinātā parauga pārveidojumiem vai papildinājumiem jāsaņem papildu ES tipa apstiprinājums no dalībvalsts, kas izdevusi sākotnējo ES tipa apstiprinājumu.

9. pants Tipa apstiprinājuma zīme

Par katru saskaņā ar 8. pantu apstiprināto transportlīdzekļa bloka, kustības sensora, reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes parauga tipu dalībvalstis pieteikuma iesniedzējam izdod II pielikumā dotajam paraugam atbilstīgu ES tipa apstiprinājuma zīmi.

10. pants
Apstiprinājums vai atteikums

Tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kas saņēmušas tipa apstiprinājuma pieteikumu, par katru transportlīdzekļa bloka, kustības sensora, reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes parauga tipu, ko tās apstiprina, mēneša laikā pārējo dalībvalstu kompetentajām iestādēm nosūta apstiprinājuma sertifikāta kopijas kopā ar attiecīgām specifikācijām.

Ja kompetentās iestādes neapstiprina tipa apstiprinājuma pieteikumu, tās ziņo iestādēm citās dalībvalstīs, ka apstiprinājums ir atteikts, un paziņo sava lēmuma iemeslus.

11. pants
Kontrolierču atbilstība tipa apstiprinājumam

1. Ja dalībvalsts, kas saskaņā ar 8. pantu piešķirusi ES tipa apstiprinājumu, konstatē, ka kādi transportlīdzekļa bloki, kustības sensori, reģistrācijas diagrammas vai tahogrāfa kartes, kam ir tās izdotā ES tipa apstiprinājuma zīme, neatbilst apstiprinātajam paraugam, tā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ražošanas paraugi atbilst apstiprinātajam paraugam. Veiktie pasākumi nepieciešamības gadījumā var ietvert arī piešķirtā ES tipa apstiprinājuma anulēšanu.
2. Dalībvalsts, kas piešķirusi ES tipa apstiprinājumu, to anulē gadījumos, kad apstiprinātais transportlīdzekļa bloks, kustības sensors, reģistrācijas diagramma vai tahogrāfa karte neatbilst šai regulai vai arī tiek konstatēti tādi vispārēji trūkumi to ekspluatācijā, kuru dēļ tie nav piemēroti paredzētajam mērķim.
3. Ja dalībvalsts, kas piešķirusi ES tipa apstiprinājumu, no kādas citas dalībvalsts saņem informāciju par kādu no 1. vai 2. punktā minētajiem gadījumiem, tā, apspriedusies ar šo citu dalībvalsti, veic šajos punktos minētos pasākumus, ievērojot 5. punktu.
4. Dalībvalsts, kas konstatējusi kādu no 2. punktā minētajiem gadījumiem, līdz turpmākam paziņojumam var aizliegt transportlīdzekļa bloka, kustības sensora, reģistrācijas diagrammu vai tahogrāfa karšu laišanu tirgū un to izmantošanu. Tas pats attiecas arī uz 1. punktā minētajiem gadījumiem, ja no sākotnējas ES pārbaudes atbrīvotu transportlīdzekļa bloku, kustības sensoru, reģistrācijas diagrammu vai tahogrāfa karšu ražotājs pēc tam, kad attiecīgi brīdināts, nenovērš to neatbilstību apstiprinātajam paraugam vai šīs regulas prasībām.

Visos šādos gadījumos dalībvalstu kompetentās iestādes apmainās ar informāciju un ziņo Komisijai viena mēneša laikā par ES tipa apstiprinājuma anulēšanu vai citiem pasākumiem, ko veic saskaņā ar 1., 2. un 3. punktu, norādot attiecīgās rīcības pamatojumu.

5. Ja dalībvalsts, kas piešķirusi ES tipa apstiprinājumu, apstrīd 1. vai 2. punktā minēto gadījumu pastāvēšanu, par ko tai ir paziņots, iesaistītās dalībvalstis cenšas strīdu atrisināt, pastāvīgi informējot par to Komisiju.

Ja četru mēnešu laikā pēc 3. punktā minētā paziņojuma dalībvalstis nepanāk vienošanos sarunās, Komisija, konsultējoties ar ekspertiem no visām dalībvalstīm un ņemot vērā visus būtiskus faktorus, piemēram, saimnieciskus vai tehniskus faktorus, sešu mēnešu laikā pēc četru mēnešu laikposma beigām pieņem lēmumu, ko paziņo

attiecīgajām dalībvalstīm, un tajā pašā laikā ziņo par to visām pārējām dalībvalstīm. Īstenošanas termiņu Komisija nosaka katram lēmumam atsevišķi.

12. pants

Reģistrācijas diagrammu apstiprinājums

1. Pieteikuma iesniedzējs pieteikumā reģistrācijas diagrammas ES tipa apstiprinājuma saņemšanai norāda I pielikumā minēto reģistrācijas kontrolierīču tipu vai tipus, kuriem konkrētā diagramma paredzēta, un nodrošina ar diagrammas testēšanai piemērotajām attiecīgā tipa vai tipu reģistrācijas kontrolierīcēm.
2. Dalībvalstu kompetentās iestādes kontrolierīces reģistrācijas diagrammas parauga tipa apstiprinājuma sertifikātā norāda I pielikumā minētās reģistrācijas kontrolierīces tipu vai tipus, kuros var izmantot šāda parauga diagrammas.

13. pants

Atteikuma lēmumu pamatojums

Visos lēmumos, kas saskaņā ar šo regulu pieņemti par transportlīdzekļa bloka, kustības sensora, datu reģistrācijas diagrammas, vai tahogrāfa kartes parauga tipa apstiprinājuma atteikumu vai anulēšanu, norāda to sīku pamatojumu. Lēmumu paziņo ieinteresētajai pusei, vienlaikus darot zināmus tiesiskās aizsardzības līdzekļus, kas ir tās rīcībā saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem, un par šo līdzekļu izmantošanas termiņiem.

14. pants

Reģistrācijas kontrolierīču ar tipa apstiprinājumu atzīšana

Dalībvalsts nedrīkst atteikties reģistrēt transportlīdzekli, kurā uzstādīta reģistrācijas kontrolierīce, vai aizliegt šāda transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā vai izmantošanu jebkāda iemesla dēļ, kas saistīts ar faktu, ka transportlīdzeklī uzstādīta šāda ierīce, ja uz tās ir 9. pantā minētā ES tipa apstiprinājuma zīme un 17. panta 4. punktā minētā uzstādīšanas plāksne.

15. pants

Drošība

1. Ražotāji izstrādā, testē un pārskata transportlīdzekļa blokus, kustības sensorus un tahogrāfa kartes, kuru ražošana ir uzsākta, lai konstatētu neaizsargātās vietas, kas parādās visos produkta ekspluatācijas cikla posmos, un novērstu vai mazinātu to iespējamo izmantošanu.
2. Šim nolūkam ražotāji iesniedz atbilstīgu dokumentāciju 7. panta 3. punktā minētajam neatkarīgajam vērtētājam neaizsargātības analīzei.
3. Neatkarīgi novērtētāji veic ielaušanās testus transportlīdzekļa blokiem, kustības sensoriem un tahogrāfa kartēm, lai apliecinātu, ka zināmās neaizsargātās vietas nevar izmantot personas, kuru rīcībā ir publiski pieejamās zināšanas.

16. pants
Lauka izmēģinājumi

1. Dalībvalstis var atļaut lauka izmēģinājumus reģistrācijas kontrolierīcēm, kurām vēl nav tipa apstiprinājuma. Dalībvalstis savstarpēji atzīst atļaujas veikt lauka izmēģinājumus, kuras piešķirusi kāda no dalībvalstīm.
2. Autovadītāji un transporta uzņēmumi, kas piedalās lauka izmēģinājumos, atbilst Regulas (EK) Nr. 561/2006 prasībām. Lai pierādītu šādu atbilstību, autovadītāji ievēro 31. panta 2. punktā paredzēto procedūru.
3. Komisija var pieņemt īstenojošos tiesību aktus, lai noteiktu procedūru, ko ievēro, veicot lauka izmēģinājumus, un kārtību, ko izmanto, lai uzraudzītu šos lauka izmēģinājumus. Šos īstenojošos tiesību aktus pieņem saskaņā ar 40. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

IV NODAĻA

Uzstādīšana un inspekcija

17. pants
Uzstādīšana un remonts

1. Reģistrācijas kontrolierīces uzstādīt vai remontēt var vienīgi montieri vai darbnīcas, kuras šim nolūkam atbilstīgi 19. pantam ir apstiprinājušas dalībvalstu kompetentās iestādes.
2. Montieri vai darbnīcas reģistrācijas kontrolierīcei piestiprina plombu pēc tam, kad ir pārbaudījuši, ka reģistrācijas kontrolierīce darbojas pareizi, tostarp, ka nekāda manipulācijas ierīce nevar viltot vai grozīt reģistrētos datus.
3. Apstiprinātie montieri vai darbnīcas, piestiprinot plombas, uz tām izvieto īpašu zīmi un turklāt I.B pielikumā minētajām reģistrācijas kontrolierīcēm ievada elektroniskās drošības datus autentifikācijas pārbaūžu veikšanai. Katras dalībvalsts kompetentās iestādes uztur lietoto zīmju un elektroniskās drošības datu un apstiprināto darbnīcu un montieru un tiem izsniegto karšu reģistru.
4. Lai apliecinātu, ka reģistrācijas kontrolierīces uzstādītas saskaņā ar šīs regulas prasībām, izmanto uzstādīšanas plāksni, ko piestiprina, kā noteikts I un I.B pielikumā.
5. Plombas drīkst noņemt vienīgi šā panta 1. punktā noteiktajā kārtībā kompetentu iestāžu apstiprinātie montieri vai darbnīcas, vai kontrolieri, vai apstākļos, kas izklāstīti I pielikuma V iedaļas 4. punktā vai I.B pielikuma V iedaļas 3. punktā.

18. pants
Reģistrācijas kontrolierīču inspekcijas

Reģistrācijas kontrolierīču inspekciju regulāri veic apstiprinātās darbnīcās. Regulāru inspekciju veic vismaz reizi divos gados.

Darbnīcas sagatavo inspekcijas ziņojumu gadījumos, ja ir atklāts, ka jānovērš pārkāpumi reģistrācijas kontrolierīču darbībā, neatkarīgi no tā, vai tā ir periodiska inspekcija, vai inspekcija, ko veic pēc valsts kompetentās iestādes īpaša pieprasījuma. Darbnīcas veido visu sagatavoto inspekciju ziņojumu sarakstu.

Darbnīcas inspekcijas ziņojumus glabā vismaz divus gadus kopš brīža, kad tie sagatavoti. Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma darbnīcas dara pieejamus šajā laikposmā veikto inspekciju un kalibrēšanu ziņojumus.

19. pants
Montieru un darbnīcu apstiprināšana

1. Dalībvalstis apstiprina, regulāri kontrolē un sertificē montierus un darbnīcas, kas drīkst veikt reģistrācijas kontrolierīču uzstādīšanu, pārbaudes, inspekcijas un remontu.
2. Dalībvalstis nodrošina, lai montieri un darbnīcas būtu kompetenti un uzticami. Šim nolūkam tās izveido un publicē skaidru valsts procedūru kopumu un nodrošina, lai būtu izpildīti šādi minimālie kritēriji:
 - (a) personāls ir pienācīgi apmācīts;
 - (b) ir pieejams aprīkojums, kas nepieciešams saistīto testu un uzdevumu veikšanai;
 - (c) montieriem un darbnīcām ir laba reputācija.
3. Apstiprināto montieru un darbnīcu revīzijas veic šādi:
 - (a) apstiprinātajiem montieriem vai darbnīcām tiek veiktas ikgadējas revīzijas procedūrām, kuras darbnīcas piemēro, rīkojoties ar reģistrācijas kontrolierīcēm. Revīzija īpaši koncentrējas uz īstenotajiem drošības pasākumiem un to, kā notiek darbs ar darbnīcas kartēm;
 - (b) notiek apstiprināto montieru vai darbnīcu nepaziņotas tehniskās revīzijas, lai kontrolētu to veikto kalibrēšanu un uzstādīšanu. Šīs kontroles veic vismaz 10 % apstiprināto darbnīcu gadā.
4. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai novērstu interešu konfliktus starp montieriem vai darbnīcām un autotransporta uzņēmumiem. Jo īpaši gadījumā, ja transporta uzņēmums darbojas arī kā apstiprināts montieris vai darbnīca, tam nav atļauts uzstādīt vai kalibrēt reģistrācijas kontrolierīces savos transportlīdzekļos.
5. Dalībvalstu kompetentās iestādes nosūta Komisijai apstiprināto montieru un darbnīcu un tiem izsniegto karšu sarakstus, kā arī zīmju kopijas un nepieciešamo informāciju

saistībā ar izmantotajiem elektroniskās drošības datiem. Komisija apstiprināto montieru un darbnīcu sarakstus publicē savā tīmekļa vietnē.

6. Dalībvalstis uz laiku vai pastāvīgi anulē apstiprinājumu montieriem un darbnīcām, kas nepilda savas saistības saskaņā ar šo regulu.

20. pants *Darbnīcas kartes*

1. Darbnīcas karšu administratīvā derīguma termiņš nepārsniedz vienu gadu.
2. Ja ir jāpagarina darbnīcas kartes derīguma termiņš vai ja tā ir bojāta, nedarbojas pareizi, ir pazaudēta vai nozagta, kompetentā iestāde izsniedz kartes dublikātu piecu darba dienu laikā pēc tam, kad saņemts attiecīgs pieteikums, kurā sniegti sīki paskaidrojumi. Iestāde, kas izsniedz karti, uztur pazaudēto, nozagto un bojāto karšu reģistru.
3. Ja dalībvalsts anulē montiera vai darbnīcas apstiprinājumu, kā ir noteikts 19. pantā, tā anulē arī tiem izsniegtās darbnīcas kartes.
4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu apstiprinātajiem montieriem un darbnīcām izsniegto karšu viltošanu.

V NODAĻA

Vadītāja kartes

21. pants *Vadītāja karšu izsniegšana*

1. Pēc autovadītāja pieprasījuma vadītāja karti izsniedz kompetentā iestāde dalībvalstī, kurā ir vadītāja pastāvīgā dzīvesvieta. To izsniedz viena mēneša laikā pēc tam, kad kompetentā iestāde ir saņēmusi pieprasījumu.
2. Šā panta nolūkos “pastāvīgā dzīvesvieta” ir vieta, kurā persona parasti dzīvo, t.i., kalendāra gadā vismaz 185 dienas, personisku vai profesionālu saistību dēļ, bet persona, kurai nav profesionālo saistību, — ciešu personisko saistību dēļ starp šo personu un tās dzīvesvietu; tomēr personai, kuras profesionālās un privātās saistības ir atšķirīgās vietās un kurai tādēļ pārmaiņus nākas uzturēties dažādās vietās, kas atrodas divās vai vairākās dalībvalstīs, par pastāvīgo dzīvesvietu uzskata to vietu, ar kuru tai ir privātas saistības, ar noteikumu, ka persona tur regulāri atgriežas. Šis pēdējais nosacījums nav jāievēro, ja persona noteiktu laiku dzīvo dalībvalstī kāda uzdevuma veikšanai noteiktā termiņā.
3. Autovadītāji apliecina savu pastāvīgo dzīvesvietu, izmantojot jebkuru atbilstīgu līdzekli, piemēram, personas apliecību vai kādu citu derīgu dokumentu. Ja kompetentās iestādes dalībvalstī, kas izdod vadītāja karti, apšaubu paziņojuma par

pastāvīgo dzīvesvietu derīgumu, vai arī, lai veiktu kādas īpašas kontroles, tās var pieprasīt iesniegt papildu informāciju vai pierādījumus.

4. Izdevējas dalībvalsts kompetentās iestādes veic visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka pieteikuma iesniedzēja rīcībā jau nav derīga vadītāja karte, un tās personalizē vadītāja karti saskaņā ar I.B pielikuma noteikumiem.
5. Administratīvu iemeslu dēļ vadītāja kartes derīguma termiņš nepārsniedz piecus gadus.
6. Derīgu vadītāja karti nevar anulēt vai apturēt, izņemot gadījumus, kad dalībvalsts kompetentās iestādes atklājušas, ka karte ir viltota, vai arī autovadītājs izmanto karti, kura nav tā turējumā, vai arī karte ir iegūta, pamatojoties uz nepatiesiem paziņojumiem un/vai viltotiem dokumentiem. Ja šādus apturēšanas vai anulēšanas pasākumus veic dalībvalsts, kas nav izdevēja dalībvalsts, tā nosūta karti izdevējas dalībvalsts iestādēm, norādot šādas rīcības iemeslus.
7. Vadītāja kartes izsniedz tikai pēc tādu personu pieprasījuma, uz kurām attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumi.
8. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu vadītāja karšu viltošanu.

22. pants Vadītāja karšu lietošana

1. Vadītāja karti izsniedz konkrētai personai.
2. Autovadītājam var būt tikai viena derīga vadītāja karte, un viņš drīkst izmantot vienīgi savu personalizēto vadītāja karti. Autovadītājs nedrīkst izmantot bojātu vadītāja karti vai karti, kuras derīguma termiņš ir beidzies.

23. pants Vadītāja karšu atjaunošana

3. Ja autovadītājs vēlas atjaunot savu vadītāja karti, viņš ne vēlāk kā 15 darba dienas pirms kartes derīguma termiņa beigām iesniedz pieteikumu savas pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts kompetentajām iestādēm.
4. Ja pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts kompetentās iestādes un karti izdevušās kompetentās iestādes ir divās dažādās dalībvalstīs un pirmajām no iepriekš minētajām ir iesniegts pieprasījums atjaunot vadītāja karti, tās iestādes, kuras ir izdevušas iepriekšējo karti, tiek informētas par tās atjaunošanas iemesliem.
5. Ja ir iesniegts pieteikums atjaunot karti, kurai tuvojas derīguma termiņa beigas, kompetentā iestāde izsniedz jaunu karti pirms derīguma termiņa beigām ar noteikumu, ka pieteikums ir iesniegts 1. punktā noteiktajā termiņā.

24. pants Nozagtas, pazaudētas vai bojātas vadītāja kartes

1. Izdevēja iestāde uztur izdoto, nozagto, pazaudēto un bojāto vadītāja karšu reģistru laikposmā, kas nav mazāks par to administratīvā derīguma termiņu.
2. Ja vadītāja karte ir bojāta vai tā nedarbojas pareizi, autovadītājs to nodod atpakaļ kompetentajai iestādei savas pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalstī. Par vadītāja kartes zādzību ir jāiesniedz oficiāls paziņojums kompetentajām iestādēm dalībvalstī, kurā zādzība ir notikusi.
3. Par vadītāja kartes nozaudēšanu ar oficiālu paziņojumu informē kompetentās iestādes dalībvalstī, kura to ir izdevusi, un kompetentās iestādes dalībvalstī, kurā ir pastāvīgā dzīvesvieta, ja tās ir dažādas valstis.
4. Ja vadītāja karte ir bojāta, nedarbojas pareizi, ir nozaudēta vai nozagta, autovadītājs septiņu kalendāro dienu laikā iesniedz pieteikumu par tās aizvietošanu savas pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts kompetentajām iestādēm. Šīs iestādes izsniedz dublikātu piecu darba dienu laikā pēc detalizēta pieprasījuma saņemšanas.
5. Apstākļos, kas noteikti 4. punktā, autovadītājs var turpināt braukt bez vadītāja kartes ne ilgāk par 15 kalendārām dienām vai ilgāk, ja ir vajadzīgs ilgāks laiks, lai transportlīdzekli nogādātu atpakaļ garāžā, ar noteikumu, ka autovadītājs var pierādīt, ka šajā laikā vadītāja karti uzrādīt vai lietot nav iespējams.

25. pants

Vadītāja karšu savstarpēja atzīšana un apmaiņa

1. Dalībvalstis savstarpēji atzīst to izsniegtās vadītāja kartes.
2. Ja dalībvalstī izsniegtas derīgas vadītāja kartes turētājs maina savu pastāvīgo dzīvesvietu uz citu dalībvalsti, viņš var lūgt savu vadītāja karti nomainīt pret ekvivalentu vadītāja karti. Dalībvalsts, kas veic apmaiņu, pienākums ir vajadzības gadījumos pārbaudīt, vai nav beidzies uzrādītās kartes derīguma termiņš.
3. Dalībvalstis, kas veic apmaiņu, veco karti nosūta izdevējas dalībvalsts kompetentajām iestādēm, norādot šādas rīcības iemeslus.
4. Ja dalībvalsts aizvieto vai apmaina vadītāja karti, aizvietošanas vai apmaiņas, kā arī visus turpmākos tās aizvietošanas vai apmaiņas gadījumus reģistrē šajā dalībvalstī.

26. pants

Elektroniska informācijas apmaiņa par vadītāja kartēm

1. Lai nodrošinātu to, ka pieteikuma iesniedzējam jau nav derīgas vadītāja kartes, kā noteikts 21. panta 4. punktā, dalībvalstis uztur valsts elektroniskos reģistrus, kuros ir iekļauta turpmāk minētā informācija par vadītāja kartēm, vismaz tik ilgu laikposmu, kāds ir karšu administratīvā derīguma termiņš:
 - autovadītāja uzvārds un vārds;
 - autovadītāja dzimšanas datums un vieta;

- vadītāja apliecības numurs un valsts, kas izsniegusi vadītāja apliecību (ja tas ir piemērojams);
 - vadītāja kartes statuss.
2. Komisija un dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka elektroniskie reģistri ir savstarpēji savienoti un pieejami visā Savienībā.
 3. Izdodot, atjaunojot vai aizvietojo vadītāja karti, dalībvalstis, izmantojot elektronisko datu apmaiņu, pārbauda, vai autovadītājam jau nav cita derīga vadītāja karte. Datu apmaiņa ir ierobežota līdz datiem, kas nepieciešami, lai veiktu šo pārbaudi.
 4. Kontrolieriem var būt piekļuve elektroniskajam reģistram, lai varētu kontrolēt vadītāja kartes statusu.
 5. Komisija pieņem īstenojošus tiesību aktus, lai noteiktu kopējās procedūras un specifikācijas, kas vajadzīgas 2. punktā minētajai savstarpējai savienojamībai, tostarp datu, ar kuriem veic apmaiņu, formātu, valstu elektronisko reģistru elektroniskas aplūkošanas tehniskās procedūras, piekļuves procedūras un drošības mehānismus. Šos īstenojošos tiesību aktus pieņem saskaņā ar 40. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

27. pants

Vadītāja karšu apvienošana ar vadītāja apliecībām

Vadītāja kartes saskaņā ar šīs nodaļas noteikumiem izsniedz līdz 2018. gada 18. janvārim. No 2018. gada 19. janvāra vadītāja kartes apvieno ar vadītāja apliecībām un izsniedz, atjauno, apmaina un aizvieto saskaņā ar Direktīvas 2006/126/EK noteikumiem.

VI NODAĻA

Ierīču izmantošana

28. pants

Reģistrācijas kontrolierīču pareiza izmantošana

1. Transporta uzņēmums, transportlīdzekļa īpašnieks un autovadītāji nodrošina reģistrācijas kontrolierīces pareizu darbību, tās pienācīgu lietošanu un vadītāja kartes izmantošanu gadījumos, kad autovadītājam ir jāvada transportlīdzeklis, kurā ir uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce.
2. Ir aizliegts viltot, noklusēt, slēpt vai iznīcināt datus, kas ierakstīti reģistrācijas diagrammā, saglabāti reģistrācijas kontrolierīcē vai vadītāja kartē, vai izdrukās no I.B pielikumā minētās reģistrācijas kontrolierīces. Ir aizliegtas jebkādas manipulācijas ar reģistrācijas kontrolierīci, reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti, kuras var radīt datu un/vai izdrukātās informācijas viltojumus, noklusējumus vai iznīcināšanu. Transportlīdzeklī nedrīkst būt ierīces, kuras var izmantot šādā nolūkā.

3. Transportlīdzeklī uzstāda ne vairāk par vienu reģistrācijas kontrolierīces komplektu, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams 16. pantā minēto lauka izmēģinājumu veikšanai.
4. Dalībvalstis aizliedz ražot, izplatīt, reklamēt un/vai pārdot ierīces, kas konstruētas un/vai paredzētas reģistrācijas kontrolierīču manipulēšanai.

29. pants Uzņēmuma atbildība

5. Transporta uzņēmums to transportlīdzekļu vadītājiem, kuros uzstādīta I pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, izsniedz pietiekamu skaitu datu reģistrācijas diagrammu, ņemot vērā šo diagrammu personisko raksturu, darba laikposma ilgumu un iespējamo vajadzību nomainīt bojātās vai pilnvarotu inspekcijas darbinieku atsavinātās diagrammas. Transporta uzņēmums autovadītājiem izsniedz tikai apstiprināta parauga reģistrācijas diagrammas, kas piemērotas izmantošanai transportlīdzeklī uzstādītajā ierīcē.

Ja transportlīdzeklī ir uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, transporta uzņēmums un autovadītājs nodrošina, lai, ņemot vērā darba laikposma ilgumu, I.B pielikumā minētā inspekcijas gadījumā pēc pieprasījuma izdarītā izdruka būtu pareiza.

6. Reģistrācijas diagrammas un izdrukas – ja izdrukas ir veiktas, lai nodrošinātu 31. panta ievērošanu – transporta uzņēmums glabā hronoloģiskā kārtībā un salasāmā formā vismaz vienu gadu pēc to izmantošanas un pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz viņiem kopijas. Transporta uzņēmums pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz arī kopijas datiem, kas lejupielādēti no vadītāja kartes, vai šādu kopiju izdrukas. Reģistrācijas diagrammas, izdrukas un lejupielādētos datus pēc pieprasījuma uzrāda vai nodod pilnvarotam inspektoram.
7. Transporta uzņēmums ir atbildīgs par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, kurus veikuši šā uzņēmuma autovadītāji. Neskarot dalībvalstu tiesības pieprasīt no transporta uzņēmumiem pilnīgu atbildību, dalībvalstis var ņemt vērā jebkuru pierādījumu tam, ka transporta uzņēmumu nevar pamatoti uzskatīt par atbildīgu veiktajā pārkāpumā.

30. pants Vadītāja karšu un reģistrācijas diagrammu izmantošana

1. Autovadītāji izmanto datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes katru dienu, kad tie vada transportlīdzekli, sākot no dienas, kad tie saņem transportlīdzekli. Reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti neizņem pirms dienas darba perioda beigām, izņemot gadījumus, kad to atļauts darīt kāda cita iemesla dēļ. Datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti drīkst lietot, nepārsniedzot laiku, kam tā paredzēta.
2. Autovadītāji pienācīgi aizsargā reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes un nelieto netīras vai bojātas diagrammas vai kartes.





3. Ja transportlīdzekļa vadītāja prombūtnes dēļ viņš nevar izmantot reģistrācijas kontrolierīci, kas uzstādīta transportlīdzeklī, tad 5. punkta b) apakšpunkta ii) un iii) daļā minētos laikposmus:
- a) ja transportlīdzeklī ir uzstādīta I pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce – ievada reģistrācijas diagrammā vai nu manuāli, vai izmantojot automātisko reģistrēšanas ierīci, vai ar citu līdzekļu palīdzību, salasāmi un nenosmērējot diagrammu; vai
 - b) ja transportlīdzeklī ir uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce – ievada vadītāja kartē, izmantojot manuālā ieraksta iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcei.

Kontroles nolūkos laikposmus, kuros nav reģistrēta nekāda darbība, uzskata par atpūtas periodu vai pārtraukumu. Autovadītājiem nav pienākuma reģistrēt dienas un nedēļas atpūtas periodus, ja viņi šajā laikā neatrodas transportlīdzeklī.

4. Ja transportlīdzeklī, kurā uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, atrodas vairāk par vienu autovadītāju, katrs autovadītājs nodrošina, lai viņa vadītāja karte būtu ievietota pareizajā reģistrācijas ierīces spraugā.

Ja transportlīdzeklī, kurā uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, ir vairāk par vienu autovadītāju, tie datu reģistrācijas diagrammas pēc vajadzības nomaina tā, lai I pielikuma II sadaļas a), b) un c) apakšpunktā minētā informācija tiktu reģistrēta tā autovadītāja diagrammā, kas faktiski vada transportlīdzekli.

5. Autovadītāji:

- a) nodrošina, lai reģistrētais laiks atbilstu tās valsts pulksteņa laikam, kurā transportlīdzeklis reģistrēts;
- b) darbina slēdža mehānismus, ar kuru palīdzību atsevišķi un precīzi var reģistrēt šādus laikposmus:
 - i) zem atzīmes  : vadīšanas ilgumu,
 - ii) zem atzīmes  : “cits darbs”, kas nozīmē jebkādas darbības, kuras nav transportlīdzekļa vadīšana, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/15/EK²⁵ 3. panta a) apakšpunktā, kā arī jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam, transporta sektorā vai ārpus tā,
 - iii) zem atzīmes  : “darbgatavība”, kā definēts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) apakšpunktā,
 - iv) zem atzīmes  : pārtraukumi vai atpūta.

²⁵ OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

6. Katrs autovadītājs savā reģistrācijas diagrammā ieraksta šādu informāciju:
- a) sākot jaunu diagrammu – uzvārdu un vārdu;
 - b) diagrammas izmantošanas sākuma datumu un vietu un izmantošanas beigu datumu un vietu;
 - c) izmantojamā transportlīdzekļa reģistrācijas numuru pirmā diagrammā reģistrētā brauciena sākumā, kā arī diagrammas izmantošanas laikā nomainītā transportlīdzekļa numuru;
 - d) odometra rādījumus:
 - i) pirmā diagrammā reģistrētā brauciena sākumā,
 - ii) pēdējā diagrammā reģistrētā brauciena beigās,
 - iii) nomainot transportlīdzekli darba dienas laikā – nolasiņumus no pirmā transportlīdzekļa, uz kura autovadītājs norīkots darbā, un nolasiņumus no nākamā transportlīdzekļa,
 - e) transportlīdzekļa nomaiņas laiku.
7. Autovadītājs I.B pielikumā minētajā reģistrācijas kontrolierīcē ievada to valstu simbolus, kurās viņš uzsāk un pabeidz dienas darba periodu. Tomēr dalībvalsts var pieprasīt transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic iekšzemes pārvadājumus dalībvalstī, papildus dalībvalsts apzīmējumam ievadīt sīkākus ģeogrāfiskos datus ar noteikumu, ka attiecīgā dalībvalsts par to ir paziņojusi Komisijai līdz 1998. gada 1. aprīlim.

Autovadītājiem nav nepieciešams ievadīt šo informāciju, ja reģistrācijas kontrolierīce automātiski reģistrē atrašanās vietas datus saskaņā ar 4. pantu.

31. pants

Bojātas vadītāja kartes vai reģistrācijas diagrammas

1. Sabojājot diagrammu, kurā ir reģistrēti dati, vai vadītāja karti, autovadītāji bojāto diagrammu vai vadītāja karti glabā kopā ar jauno diagrammu, kuru izmanto tās aizvietošanai.
2. Ja vadītāja karte ir bojāta, nedarbojas pareizi, ir nozaudēta vai nozagta, autovadītājs:
 - a) brauciena sākumā izdrukā informāciju par transportlīdzekli, kuru viņš vada, un šajā izdrukā norāda:
 - i) informāciju, kas ļauj identificēt autovadītāju (vārdu, uzvārdu, vadītāja kartes vai vadītāja apliecības numuru), tostarp viņa parakstu,
 - ii) periodus, kas minēti 30. panta 5. punkta b) apakšpunkta ii), iii) un iv) daļā;
 - b) brauciena beigās izdrukā informāciju par laikposmiem, ko ir reģistrējušas transportlīdzekļa reģistrācijas kontrolierīces, reģistrē visus cita darba,

darbgatavības un atpūtas periodus kopš brauciena sākuma, ja tie nav reģistrēti reģistrācijas kontrolierīcē, un uz izdrukas norāda informāciju, kas ļauj identificēt transportlīdzekļa vadītāju (vārdu, uzvārdu, vadītāja kartes vai vadītāja apliecības numuru), tostarp viņa parakstu.

32. pants

Datu reģistrācija, ko veic autovadītājs

1. Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kurā uzstādīta I pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājs uzrāda:
 - i) kārtējās darba dienas reģistrācijas diagrammas un tās, kuras autovadītājs ir izmantojis iepriekšējās 28 dienās;
 - ii) vadītāja karti, ja viņam tāda ir, un
 - iii) manuālos pierakstus un izdrucku par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 28 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006.
2. Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kurā uzstādīta I.B pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce, pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma viņš uzrāda:
 - i) savu vadītāja karti;
 - ii) manuālos pierakstus un izdrucku par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 28 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006;
 - iii) reģistrācijas diagrammas par to pašu laikposmu, kurš minēts ii) apakšpunktā un kura laikā autovadītājs vadīja transportlīdzekli, kurā uzstādīta I pielikumā minētā reģistrācijas kontrolierīce.
3. Pilnvarots inspektors var pārbaudīt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, analizējot reģistrācijas diagrammas, displejā redzamos vai izdrukātos datus, kurus ir reģistrējusi reģistrācijas kontrolierīce vai vadītāja karte, vai, ja tas neizdodas, analizējot jebkurus citus papilddokumentus, kas pamato noteikumu neievērošanu, piemēram, tos, kas noteikti šīs regulas 24. panta 2. punktā un 33. panta 2. punktā.

33. pants

Procedūra ierīču nepareizas darbības gadījumā

1. Reģistrācijas kontrolierīces bojājuma vai nepareizas darbības gadījumos transporta uzņēmums iespējami drīz to nodod remontā apstiprinātam montierim vai darbnīcai.

Ja transportlīdzeklis nevar atgriezties garāžā vienas nedēļas laikā pēc bojājuma vai nepareizas darbības konstatēšanas, remontu veic pa ceļam.

Ar pasākumiem, kurus dalībvalstis pieņem 37. pantā noteiktajā kārtībā, kompetentajām iestādēm var piešķirt pilnvaras aizliegt izmantot transportlīdzekli

gadījumos, kad bojājums vai nepareiza darbība nav novērsta, kā noteikts pirmajā un otrajā daļā.

2. Kamēr reģistrācijas kontrolierīce ir nelietojama vai darbojas nepareizi, autovadītāji atzīmē datus, kas ļauj veikt autovadītāja identificēšanu (vārdu, uzvārdu, vadītāja kartes vai vadītāja apliecības numuru), tostarp parakstu, kā arī informāciju par dažādiem laikposmiem, kurus reģistrācijas kontrolierīce vairs neregistrē vai neizdrukā pareizi:
 - a) uz reģistrācijas diagrammas vai diagrammām, vai
 - b) uz pagaidu diagrammas, ko pievieno reģistrācijas diagrammai vai glabā kopā ar vadītāja karti.

VII NODAĻA

Datu aizsardzība, izpilde un sankcijas

34. pants

Personas datu aizsardzība

1. Dalībvalstis nodrošina, lai personas datu apstrāde šīs regulas kontekstā notiktu saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK un 2002/58/EK un Direktīvas 95/46/EK 28. pantā minētās dalībvalsts neatkarīgas valsts iestādes uzraudzībā.
2. Jo īpaši dalībvalstis nodrošina, lai personas dati tiktu aizsargāti saistībā ar:
 - globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) izmantošanu, lai reģistrētu atrašanās vietas datus, kā minēts 4. pantā,
 - attālinātās saziņas lietošanu kontroles nolūkos, kā minēts 5. pantā,
 - reģistrācijas kontrolierīču izmantošanu ar harmonizētu saskarni, kā minēts 6. pantā,
 - elektronisko informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm, kā minēts 26. pantā,
 - transporta uzņēmumu veiktu reģistrācijas datu saglabāšanu, kā minēts 29. pantā.
3. Reģistrācijas kontrolierīci, kas minēta I.B pielikumā, izstrādā tā, lai nodrošinātu privātumu. Apstrādāti tiek vienīgi tie dati, kas stingri nepieciešami nolūkiem, kādiem tiek veikta apstrāde.
4. Transportlīdzekļu īpašnieki un/vai transporta uzņēmumi atbilstīgos gadījumos ievēro noteikumus par personas datu aizsardzību.

35. pants
Kontrolieru apmācība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka kontrolieri ir atbilstīgi apmācīti, lai veiktu reģistrēto datu analīzi un reģistrācijas kontrolieriču kontroli.
2. Dalībvalstis informē Komisiju par to kontrolieru apmācības prasībām līdz [6 mēnešus pēc šīs regulas piemērošanas dienas].
3. Komisija pieņem lēmumus par metodiku kontrolieru sākotnējai un pastāvīgai apmācībai, ieskaitot metodes, kā veikt mērķtiecīgu kontroli un kā atklāt ierīces, ar kurām veiktas manipulācijas, un krāpšanu. Šos īstenojošos tiesību aktus pieņem saskaņā ar 40. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

36. pants
Savstarpēja palīdzība

Dalībvalstis sniedz savstarpēju palīdzību šīs regulas piemērošanā un tās ievērošanas pārbaužu veikšanā.

Šīs savstarpējās palīdzības ietvaros dalībvalstu kompetentās iestādes regulāri nosūta cita citai visu pieejamo informāciju par šīs regulas pārkāpumiem saistībā ar montieriem un darbnīcām un par jebkuriem sodiem, kas piemēroti par šādiem pārkāpumiem.

37. pants
Sankcijas

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to izpildi. Šie sodi ir efektīvi, samērīgi, preventīvi un nediskriminējoši. Gadījumos, kad darbnīcas ir pārkāpušas šīs regulas noteikumus, tostarp var būt apstiprinājuma atcelšana un darbnīcas kartes anulēšana.
2. Par katru šīs regulas pārkāpumu piemēro tikai vienu sodu vai procedūru.
3. Sankcijas, kuras dalībvalstis nosaka par Direktīvā 2009/5/EK definētajiem ļoti nopietniem pārkāpumiem, ir augstākās kategorijas sankcijas, kas dalībvalstī piemērojamas par autotransporta jomas tiesību aktu pārkāpumiem.
4. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem pasākumiem un noteikumiem par sodiem un sankcijām līdz [šīs regulas piemērošanas diena]. Tās informē Komisiju par visiem turpmākajiem šo pasākumu grozījumiem.

VIII NODAĻA

Nobeiguma noteikumi

38. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 39. pantu, lai I, I.B un II pielikumu pielāgotu tehnikas attīstībai.

39. pants

Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā paredzētos nosacījumus.
2. Šīs regulas 4., 5., 6. un 38. pantā minētās pilnvaras deleģē uz nenoteiktu laiku, sākot ar [šīs regulas spēkā stāšanās dienu].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4., 5., 6. un 38. pantā minētās deleģētās pilnvaras. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Tas stājas spēkā dienu pēc lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā noteikts. Tas neietekmē neviena jau spēkā esoša deleģētā tiesību akta derīgumu.
4. Līdzko Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģēts akts, kas pieņemts saskaņā ar 4., 5., 6. un 38. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome 2 mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka neizteiks iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes ierosmes minēto termiņu pagarina par [2 mēnešiem].

40. pants

Komiteja

6. Komisijai palīdz komiteja. Šī komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 izpratnē.
7. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) 182/2011 4. pantu.

Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstveida procedūrā, šī procedūra noslēdzas bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanai noteiktajā termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai ja to pieprasa komitejas dalībnieku vienkāršais vairākums.

8. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) 182/2011 5. pantu.

Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstveida procedūrā, šī procedūra noslēdzas bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanai noteiktajā termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai ja to pieprasa komitejas dalībnieku vienkāršais vairākums.

41. pants

Tahogrāfa jautājumu forums

1. Tahogrāfa jautājumu forumu izveido, lai atbalstītu dialogu tehniskos jautājumos par reģistrācijas kontrolierīcēm starp dalībvalstu ekspertiem un ekspertiem no trešām valstīm, kuras izmanto reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Eiropas līgumu par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*).
2. Dalībvalstis tahogrāfa jautājumu forumam deleģē ekspertu.
3. Tahogrāfa jautājumu forumā var piedalīties eksperti no ieinteresētajām valstīm ārpus ES, kuras ir *AETR* līgumslēdzējas puses.
4. Tahogrāfa jautājumu forumā uzaicina piedalīties ieinteresētās personas, autoražotāju, tahogrāfu ražotāju un sociālo partneru pārstāvjus.
5. Tahogrāfa jautājumu forums pieņem savu reglamentu.
6. Tahogrāfa jautājumu forums sanāk vismaz vienreiz gadā.

42. pants

Paziņojums par valsts pasākumiem

Dalībvalstis paziņo Komisijai savus likumus, normatīvos un administratīvos aktus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī regula, ne vēlāk kā 30 dienu laikā pēc to pieņemšanas dienas un pirmo reizi [12 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā].";

- 2) Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I pielikumu groza šādi:

- (a) pielikuma I nodaļā "Definīcijas" svītro b) apakšpunktu;
- (b) pielikuma III nodaļas c) daļas 4.1. punktā atsauci "regulas 15. panta 3. punkta otrā ievilkuma b), c) un d) apakšpunktā" aizstāj ar atsauci "regulas 30. panta 5. punkta otrā ievilkuma b), c) un d) apakšpunktā";
- (c) pielikuma III nodaļas c) daļas 4.2. punktā atsauci "regulas 15. pantā" aizstāj ar atsauci "regulas 30. pantā";
- (d) pielikuma IV nodaļas a) daļas 1. punkta trešajā daļā atsauci "regulas 15. panta 5. punktā" aizstāj ar atsauci "regulas 30. panta 6. punktā";

- 3) Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I.B pielikumu groza šādi:

- (a) pielikuma I nodaļā "Definīcijas" svītro l), o), t), y), ee), kk), oo) un qq) apakšpunktu;
- (b) pielikuma VI nodaļa groza šādi:
 - (1) pirmajā daļā atsauci "12.5 pantu Regulā (EEK) Nr. 3821/85, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 2135/98" aizstāj ar atsauci "Regulas (EEK) Nr. 3821/85 24. panta 5. punktu";
 - (2) nodaļas 1. iedaļu "Montieru vai darbnīcu apstiprināšana" svītro;
- (c) pielikuma VIII nodaļas 271. punktā atsauci "šīs regulas 5. pantu" aizstāj ar atsauci "šīs regulas 8. pantu".

2. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

- attālumu "50 km", kas minēts 13. panta 1. punkta d), f) un p) apakšpunktā, aizstāj ar "100 km".

3. pants

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

To piemēro no [viens gads pēc tās stāšanās spēkā].

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*