

I

(Leģislatīvi akti)

REGULAS

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autotransporta uzņēmumiem ir ļoti būtiski drošas, efektīvi funkcionējošas un sociāli atbildīgas autotransporta nozares izveidošanai, lai nepieļautu diskrimināciju un piesaistītu kvalificētus darba ņēmējus. Minētā procesa veicināšanas nolūkā ir būtiski, lai Savienības sociālie noteikumi par autotransportu ir skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, un lai tie tiek efektīvi un saskanīgi īstenoti visā Savienībā.
- (2) Izvērtējot autotransporta nozarē pašreiz spēkā esošo Savienības sociālo noteikumu, un konkrēti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 ⁽⁴⁾, īstenošanas efektivitāti un lietderību, tika konstatētas dažas nepilnības minētā tiesiskā regulējuma īstenošanā. Neskaidri noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmiem, atpūtas telpām un pārtraukumiem pārvadājumā ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, kā arī noteikumu neesamība par transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos mājās, ir radījuši atšķirīgu interpretācijas un izpildes praksi dalībvalstīs. Vairākas dalībvalstis nesen ir pieņēmušas vienpusējus pasākumus, vēl vairāk palielinot juridisko nenoteiktību un nevienlīdzīgo attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem. Tomēr maksimālie transportlīdzekļa vadīšanas laikposmi dienā un nedēļā efektīvi uzlabo transportlīdzekļu vadītāju sociālos apstākļus un ceļu satiksmes drošību kopumā. Ir nepieciešami pastāvīgi centieni, lai nodrošinātu atbilstību.

⁽¹⁾ OV C 197, 8.6.2018., 45. lpp.⁽²⁾ OV C 176, 23.5.2018., 57. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 4. aprīļa nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 7. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (OV C 151, 6.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 9. jūlija nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).⁽⁴⁾ 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.).

- (3) Lai veicinātu ceļu satiksmes drošību, ir būtiski mudināt transporta uzņēmumus ieviest drošības kultūru, kas tiek ievērota visos līmeņos. It īpaši, lai nepieļautu transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas noteikumu pārkāpumus vai ceļu satiksmes drošības apdraudējumu, nebūtu jāatļauj uz darba rezultātiem balstītu darba samaksu saistīt ar laiku, kas nepieciešams pasažieru nogādāšanai to galamērķos vai kravu piegādei.
- (4) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex-post* izvērtējumā apstiprinājās, ka Savienības sociālo noteikumu nekonsekventās un neefektīvās izpildes pamatā galvenokārt bija neskaidri noteikumi, neefektīvs un nevienāds kontroles rīku pielietojums un nepietiekama administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm.
- (5) Lai uzlabotu skaidrību un konsekveni, būtu jādefinē atbrīvojums no Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomas transportlīdzekļa nekomerciālai izmantošanai.
- (6) Skaidri, piemēroti, samērīgi un vienādi piemēroti noteikumi ir būtiski, lai sasniegtu politikas mērķus – uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un it īpaši nodrošināt neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem un veicināt ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem.
- (7) Esošās prasības par pārtraukumiem ir izrādījušās nepiemērotas un nepraktiskas transportlīdzekļu vadītājiem komandā. Tādēļ ir lietderīgi, neapdraudot transportlīdzekļu vadītājus vai ceļu satiksmes drošību, prasību par pārtraukumu reģistrēšanu pielāgot tādu pārvadājumu specifikai, kurus veic vairāki transportlīdzekļu vadītāji komandā.
- (8) Transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic starptautiskos tālsatiksmes kravu pārvadājumus, ilgus laikposmus pavada prom no mājām. Esošās prasības attiecībā uz regulāro iknedēļas atpūtu var minētos laikposmus nevajadzīgi paildzināt. Tādēļ ir vēlams noteikumus par regulāriem iknedēļas atpūtas laikposmiem pielāgot tā, lai transportlīdzekļu vadītājiem būtu vieglāk veikt starptautiskos pārvadājumus saskaņā ar noteikumiem un sasniegt savas mājas savu regulārās iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanai, un lai viņiem tiktu pilnībā kompensēti visi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi. Tā kā pasažieru pārvadājumi un kravas pārvadājumi atšķiras, šai iespējai nebūtu jāattiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem, kad tie pārvadā pasažierus.
- (9) Jebkādam elastīgumam transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laikposmu plānošanā vajadzētu būt transportlīdzekļu vadītājiem pārrēķinājamam un prognozējamam, un tam nekādā gadījumā nevajadzētu, palielinot transportlīdzekļu vadītāju nogurumu, apdraudēt ceļu satiksmes drošību vai pasliktināt darba apstākļus. Tāpēc šim elastīgumam nevajadzētu mainīt pašreizējo transportlīdzekļa vadītāja darba laiku vai maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laiku divu nedēļu laikposmā, un uz to būtu jāattiecinā stingrāki noteikumi par kompensāciju, ko saņem par saīsinātiem atpūtas laikposmiem.
- (10) Lai garantētu, ka šo elastīgumu nevar izmantot ļaunprātīgi, ir būtiski skaidri definēt tā tvērumu un arī paredzēt attiecīgu kontroli. Tādēļ minētajam tvērumam būtu jāattiecas vienīgi uz tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas atsaucies laikposmā pavada savus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus uzņēmuma dalībvalstīm un ārpus transportlīdzekļu vadītāju dzīvesvietas valsts. To var pārbaudīt, uz ceļa un transporta uzņēmuma telpās apskatot tahogrāfa reģistrācijas datus, jo tajos ir ietverta informācija par atpūtas laikposma sākuma un beigu vietu, kā arī informācija attiecībā uz konkrētiem transportlīdzekļu vadītājiem.
- (11) Lai nodrošinātu efektīvu izpildi, ir būtiski, lai kompetentās iestādes, veicot pārbaudes uz ceļiem, varētu noteikt, vai transportlīdzekļa vadīšanas laiki un atpūtas laikposmi bija pienācīgi ievēroti gan pārbaudes dienā, gan iepriekšējās 56 dienās.
- (12) Straujas tehnoloģiju attīstības rezultātā pakāpeniski tiek automatizētas transportlīdzekļu vadīšanas sistēmas, kuras prasa mazāku vai nekādu transportlīdzekļa vadītāja tiešu iejaukšanos. Lai risinātu ar minētajām pārmaiņām saistītos jautājumus, spēkā esošos tiesību aktus, tostarp noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas laikiem, var nākties pielāgot, lai garantētu ceļu satiksmes drošību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus un lai uzlabotu darba apstākļus, vienlaikus dodot iespēju Savienībai ieņemt vadošu lomu jaunu inovatīvu tehnoloģiju un prakses ziņā. Tāpēc Komisijai būtu jāiesniedz ziņojums, izvērtējot autonomu vadīšanas sistēmu izmantošanu dalībvalstīs, tostarp autonomu vadīšanas tehnoloģiju priekšrocības. Minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā būtu jāpievieno tiesību akta priekšlikums.
- (13) Sociālās attīstības veicināšanas nolūkā ir lietderīgi precizēt, kur var izmantot iknedēļas atpūtas laikposmus, tādējādi nodrošinot, ka transportlīdzekļa vadītājiem ir atbilstoši apstākļi atpūtai. Izmitināšanas kvalitāte ir īpaši svarīga regulārās iknedēļas atpūtas laikposmu laikā, kurus transportlīdzekļa vadītājam būtu jāpavada ārpus transportlīdzekļa kabīnes piemērotā izmitināšanas vietā, uz transporta uzņēmuma kā darba devēja rēķina. Lai nodrošinātu labus darba apstākļus un transportlīdzekļu vadītāju drošību, ir lietderīgi precizēt prasību, ka transportlīdzekļu vadītājiem viņu regulārajos iknedēļas atpūtas laikposmos, ja tos nepavada mājās, ir nodrošināma kvalitatīva un katram dzimumam piemērota izmitināšana.

- (14) Tāpat ir nepieciešams nodrošināt, ka transporta uzņēmumi organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai prom no mājām pavadītais laiks nebūtu pārmērīgi ilgs un lai transportlīdzekļu vadītāji varētu izmantot ilgus atpūtas laikposmus kā kompensāciju par saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem. Atgriešanās būtu jāorganizē tā, lai būtu iespējams sasniegt transporta uzņēmuma darbības centru dalībvalstī, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, vai kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta, un transportlīdzekļu vadītāji var izvēlēties, kur pavadīt viņu atpūtas laikposmu. Lai apliecinātu, ka transporta uzņēmums izpilda savus pienākumus attiecībā uz regulāru atgriešanos, transporta uzņēmumam būtu jāvar izmantot tahogrāfa datus, transportlīdzekļu vadītāju darba žurnālus vai citus dokumentus. Šādiem pierādījumiem vajadzētu būtu pieejamiem transporta uzņēmuma telpās, lai tos uzrādītu, ja kontroles iestādes to pieprasa.
- (15) Lai gan regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un ilgākus atpūtas laikposmus nevar pavadīt transportlīdzeklī vai stāvvietā, bet gan tikai piemērotā izmitināšanas vietā, kas var atrasties līdzās stāvvietai, ir ļoti svarīgi panākt, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atrast drošas un aizsargātas stāvvietas, kurās ir nodrošināta pienācīga līmeņa drošība un piemērotas telpas. Komisija jau ir pētījusi, kā veicināt augstas kvalitātes stāvvietu izveidošanu, tai skaitā nepieciešamās minimālās prasības. Tāpēc Komisijai būtu jāizstrādā drošu un aizsargātu stāvvietu standarti. Minētajiem standartiem būtu jāveicina kvalitatīvu stāvvietu izveidi. Standartus var pārskatīt, lai saskaņā ar minētās infrastruktūras attīstības politiku nodrošinātu alternatīvo degvielu labāku pieejamību. Tāpat ir svarīgi, lai stāvvietas tiek uzturētas brīvas no ledus un sniega.
- (16) Uz drošām un aizsargātām stāvvietām būtu jāattiecināta pārbaudes procedūras, kas būtu jāsertificē saskaņā ar Savienības standartiem. Minētajām pārbaudes procedūrām būtu jānodrošina arī tas, ka stāvvietas pastāvīgi atbilst minētajiem standartiem. Tāpēc Komisijai būtu jāuzdod sagatavot sertifikācijas procedūru drošu un aizsargātu stāvvietu izveidei Savienībā.
- (17) Ceļu satiksmes drošības un attiecīgo noteikumu izpildes nolūkā visiem transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt pilnībā informētiem par noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem un par noguruma bīstamību. Šajā sakarā ir svarīga viegli pieejama informācija par pieejamajām atpūtas telpām. Tāpēc Komisijai ar lietotājam viegli izmantojamas tīmekļa vietnes starpniecību būtu jānodrošina informācija par drošām un aizsargātām stāvvietām. Minētā informācija būtu regulāri jāatjaunina.
- (18) Lai nodrošinātu pastāvīgu drošību un drošumu stāvvietās, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz pakalpojuma līmeņa standarta noteikšanu drošās un aizsargātās stāvvietās un attiecībā uz procedūrām, saskaņā ar kurām sertifikē stāvvietu drošumu un drošību. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽⁵⁾. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (19) Pārskatītās TEN-T pamatnostādnes, kas noteiktas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013⁽⁶⁾, paredz uz automaģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km izveidot stāvvietas, lai komerciālajiem ceļu lietotājiem nodrošinātu stāvvietas ar pienācīgu drošības un drošuma līmeni. Lai paātrinātu un veicinātu atbilstošas stāvvietu infrastruktūras būvniecību, ir svarīgi, lai būtu pieejamas pietiekamas Savienības līdzfinansējuma iespējas saskaņā ar esošiem un jauniem Savienības tiesību aktiem, ar kuriem izveido minētā finanšu atbalsta nosacījumus.
- (20) Daudzi pārvadājumi Kopienā kā brauciena daļu ietver transportu ar prāmi vai vilcienu. Tāpēc attiecībā uz šādiem pārvadājumiem būtu jāparedz skaidri un atbilstoši noteikumi par atpūtas laikposmiem un pārtraukumiem.

⁽⁵⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (21) Transportlīdzekļu vadītāji dažkārt saskaras ar neparedzamiem apstākļiem, kuru rezultātā viņi nevar sasniegt vēlamo galamērķi iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanai, nepārkāpjot Savienības noteikumus. Ir vēlams palīdzēt transportlīdzekļu vadītājiem vieglāk pārvarēt šos apstākļus un dot viņiem iespēju sasniegt savu galamērķi iknedēļas atpūtas laikposmam. Šādi ārkārtas apstākļi ir situācijas, kuras notiek pēkšņi, no kurām nevar izvairīties un kuras nevar paredzēt, un kurās pēkšņi uz neilgu laiku kļūst neiespējami pilnībā piemērot šīs regulas noteikumus. Tāpēc uz šādiem apstākļiem nevar sistemātiski atsaukties, lai izvairītos no šīs regulas ievērošanas. Lai nodrošinātu pienācīgu izpildi, transportlīdzekļa vadītājam būtu jādokumentē ārkārtas apstākļi, kas rada noteikumu neievērošanu. Turklāt būtu jānodrošina, ka transportlīdzekļa vadītāja vadīšanas laikposms nav pārmērīgi ilgs.
- (22) Lai mazinātu un novērstu atšķirīgu izpildi un vēl vairāk uzlabotu pārrobežu izpildes efektivitāti un lietderību, ir ļoti svarīgi noteikt skaidrus noteikumus par regulāru administratīvo sadarbību dalībvalstu starpā.
- (23) Dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka valsts noteikumus attiecībā uz sodiem par Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ pārkāpumiem piemēro iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Ir svarīgi, lai profesionāļiem būtu nodrošināta viegla piekļuve informācijai par sodiem, kas piemērojami katrā dalībvalstī. Eiropas Darba iestāde, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1149 ⁽⁸⁾, varētu minēto piekļuvi veicināt, darot informāciju pieejamu vienotā Savienības mēroga tīmekļa vietnē, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 ⁽⁹⁾ un kas darbojas kā vienots portāls piekļuvei informācijas avotiem un pakalpojumiem Savienības un valstu līmenī visās Savienības oficiālajās valodās.
- (24) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai varētu precizēt jebkādos minētās regulas noteikumus un noteikt vienotas pieejas to piemērošanai un izpildei. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus Regulas (ES) Nr. 165/2014 piemērošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus par pienākuma reģistrēt un saglabāt datus par jebkādu transportlīdzekļa robežas šķērsošanu vienveidīgu piemērošanu un aktivitātes un detalizētus noteikumus, kas nepieciešami noteikumu vienveidīgai piemērošanai par prasībām attiecībām uz datiem un funkcijām un par tahogrāfu uzstādīšanu. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno atbilstoši Regulai (ES) Nr. 182/2011.
- (26) Lai uzlabotu sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgumu, būtu pilnībā jāizmanto esošo un viedo tahogrāfu sistēmu potenciāls un viedajiem tahogrāfiem būtu jābūt obligātiem arī vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos, kuru masa ir lielāka par konkrētu rādītāju un kurus izmanto starptautiskajos komercpārvadājumos. Tādēļ būtu jāuzlabo tahogrāfu darbība, lai būtu iespējama precīzāka pozicionēšana.
- (27) Sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgums, jauno tehnoloģiju straujā attīstība, digitalizācija Savienības ekonomikā un nepieciešamība uzņēmumiem starptautiskajos autopārvadājumos nodrošināt vienlīdzīgu konkurences apstākļus nozīmē, ka ir nepieciešams saīsināt pārejas periodu viedo tahogrāfu ierīkošanai reģistrētajos transportlīdzekļos. Viedie tahogrāfi palīdzēs veikt vienkāršotas kontroles, un tādējādi tiks atvieglots valstu iestāžu darbs.

⁽⁷⁾ 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.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1149 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Darba iestādi, groza Regulas (EK) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 un (ES) 2016/589 un atceļ Lēmumu (ES) 2016/344 (OV L 186, 11.7.2019., 21. lpp.).

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (28) Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītāji, pāravadātāji un kontroles iestādes pēc iespējas drīz gūst labumu no viedo tahogrāfu sniegtajām priekšrocībām, tostarp no tā, ka viedie tahogrāfi automātiski reģistrē robežas šķērsošanu, esošie transportlīdzekļu parki būtu jāapriko ar šādām ierīcēm pienācīgā laikposmā pēc tam, kad ir stājušies spēkā detalizētie tehniskie noteikumi. Šāds laikposms nodrošinās pietiekami ilgu sagatavošanās laiku.
- (29) Transportlīdzekļos, kuri nav aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, dalībvalstu robežu šķērsošana tahogrāfā būtu jāreģistrē tuvākajā iespējamajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas.
- (30) Darbību reģistrēšana tahogrāfā ir būtiska transportlīdzekļu vadītāju darba daļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi transportlīdzekļu vadītājiem nodrošināt pienācīgu apmācību par to, kā izmantot to tahogrāfu jaunās funkcijas, kas tiek ieviesti tirgū. Transporta uzņēmumiem kā darba devējiem būtu jāsedz ar šo apmācību saistītās izmaksas.
- (31) Kontrolieriem, kas pārbauda atbilstību attiecīgajiem Savienības autotransporta nozares tiesību aktiem, grūtības rada izmantoto tahogrāfa ierīču dažādība un tas, ka strauji parādās sarežģīti manipulācijas paņēmieni. It īpaši tas attiecas uz pārbaudēm, ko veic uz ceļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi kontrolierus pienācīgi apmācīt, lai nodrošinātu, ka viņi ir pilnībā informēti par jaunākajām tendencēm tehnoloģiju attīstības un manipulācijas paņēmieni jomā.
- (32) Lai mazinātu slogu transporta uzņēmumiem un kontroles iestādēm, gadījumos, kad kontrolieris kontroles nolūkos noņem plombu tahogrāfam, atkārtotu plombēšanu kontrolierim būtu jāatļauj veikt konkrētās, labi dokumentētās situācijās.
- (33) Ņemot vērā tehnoloģiju pastāvīgu attīstību, Komisija pēta iespēju izstrādāt jaunus tehniskus risinājumus, kuri piedāvā tādas pašas priekšrocības un drošību kā viedie tahogrāfi un kuru saistītās izmaksas ir tādas pašas vai zemākas.
- (34) Ir svarīgi, lai transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, laikā, kad tie veic autopārvadājumus Savienības teritorijā, tiktu piemēroti Savienības noteikumiem līdzvērtīgi noteikumi. Komisijai būtu jāizvērtē šā principa piemērošana Savienības līmenī un jāierosina atbilstoši risinājumi, par ko būtu jāvienojas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (AETR nolīgums) kontekstā.
- (35) Kravu pārvadāšana atšķiras no pasažieru pārvadāšanas. Tādēļ Komisijai būtu jāizvērtē, vai būtu jāierosina pasažieru transportam piemērotāki noteikumi, jo īpaši attiecībā uz neregulāriem pārvadājumiem, kas definēti 2. panta 4. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 ⁽¹⁾.
- (36) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību un darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem visā Savienībā, harmonizējot noteikumus par braukšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autopārvadājumos un harmonizējot noteikumus par tahogrāfu lietošanu un izpildi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (37) Tāpēc Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

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

- “aa) no 2026. gada 1. jūlija – transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskiem pārvadājumiem vai kabotāžas pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 2,5 tonnas; vai”;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

2) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta aa) punktu aizstāj ar šādu:

“aa) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, kuru maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 7,5 tonnas un kurus izmanto:

i) tādu materiālu, iekārtu vai mehānismu pārvadāšanai, ko transportlīdzekļa vadītājs izmanto transportlīdzekļa vadītāja darba veikšanā; vai

ii) ar kuriem piegādā preces, kuras ražotas amatniecībā,

tikai 100 km rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas, un ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās un pārvadāšana netiek veikta kā komercpārvadājums;”;

b) iekļauj šādu punktu:

“ha) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot jebkādu piekabī vai puspiekabī, pārsniedz 2,5 tonnas, bet ne 3,5 tonnas, ja pārvadāšana netiek veikta kā komercpārvadājums, bet gan ir uzņēmuma vai transportlīdzekļa vadītāja veikts pašpārvadājums, un ja transportlīdzekļa vadīšana nav personas, kas vada transportlīdzekli, pamatnodarbošanās;”;

3) regulas 4. pantam pievieno šādu punktu:

“r) “nekomerciāli pārvadājumi” nozīmē jebkurus autopārvadājumus, kas nav komercpārvadājumi vai pašpārvadājumi un par kuriem netiek saņemta tieša vai netieša samaksa, un kas tieši vai netieši nerada ieņēmumus transportlīdzekļa vadītājam vai citiem, un kuriem nav saiknes ar profesionālu vai komerciālu darbību.”;

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

“5. Transportlīdzekļa vadītājs kā citu darbu reģistrē jebkuru laikposmu, kas pavadīts tā, kā aprakstīts 4. panta e) punktā, kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, vadot transportlīdzekli, ko izmanto komercpārvadājumos, uz ko neattiecas šī regula, un reģistrē jebkurus darbīgas laika posmus, kā definēts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) punktā, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 (*) 34. panta 5. punkta b) apakšpunkta iii) punktu. To reģistrē vai nu manuāli reģistrācijas diagrammā vai izdrukā, vai izmantojot manuālās ievadīšanas ierīces, kas ir reģistrācijas kontrolierīcēm.

(*) 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.).”;

5) regulas 7. pantam pievieno šādu daļu:

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

6) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs izmanto vismaz:

a) divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus; vai

- b) vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsināto iknedēļas atpūtas laikposms, kura ilgums ir vismaz 24 stundas.

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

Atkāpjoties no pirmās daļas, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, var izmantot divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, ar noteikumu, ka vadītājs izmanto vismaz četrus iknedēļas atpūtas laikposmus jebkurās cetrās secīgās nedēļās, no kuriem vismaz divi ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi.

Šā punkta nolūkā transportlīdzekļa vadītāju uzskata par tādu, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ja minētais vadītājs uzsāk divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās dalībvalsts, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, un ārpus valsts, kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta.”;

- b) pantā iekļauj šādu punktu:

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

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

- c) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, neizmanto transportlīdzeklī. Šos laikposmus transportlīdzekļa vadītājs izmanto atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļavietas un sanitārās telpas.

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

- d) pantā iekļauj šādu punktu:

“8.a Transporta uzņēmumi organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atgriezties vai nu darba devēja darbības centrā – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta un kur sākas transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūtas laikposms –, dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai arī savā dzīvesvietā katrā četru nedēļu laikposmā nolūkā izmantot vismaz vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vai iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu.

Tomēr, ja transportlīdzekļa vadītājs saskaņā ar 6. punktu ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus, transporta uzņēmums transportlīdzekļa vadītāja darbu organizē tā, lai minētais vadītājs varētu atgriezties pirms ir sācies regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, kas ir ilgāks par 45 stundām un tiek izmantots kā kompensācija.

Uzņēmums dokumentē, kā tas izpilda minēto pienākumu, un glabā dokumentus savās telpās, lai tos uzrādītu pēc kontroles iestāžu pieprasījuma.”;

- e) pantam pievieno šādu punktu:

“10. Komisija ne vēlāk kā 2022. gada 21. augustā izvērtē un ziņo Parlamentam un Padomei, vai var tikt pieņemti atbilstoši noteikumi transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic neregulārus pasažieru pārvadājumus, kā definēts 2. panta 4. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009.”;

- 7) iekļauj šādu pantu:

“8.a pants

1. Komisija nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām. Komisija publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-us):

— apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai,

- apgaismojumu un redzamību,
- kontaktpunktus un procedūras ārkārtas situācijām,
- katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas,
- pārtikas un dzērienu iegādes iespējas,
- savienojumus saziņai,
- energoapgādi.

Šādu stāvvietu sarakstu dara pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.

2. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23.a pantu, lai noteiktu standartus, kuros paredzēta detalizētāka kārtība attiecībā uz pakalpojumu līmeni un drošību attiecībā uz 1. punktā minētajām stāvvietām un attiecībā uz stāvvietu sertifikācijas procedūrām.

3. Visas sertificētās stāvvietas var norādīt, ka tās ir sertificētas saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām.

Saskaņā ar 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 (*) dalībvalstīm ir jāveicina stāvvietu izveidošana komerciālajiem ceļu lietotājiem.

4. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas telpu pieejamību un paaugstinātas drošības stāvvietām, kā arī par drošu un aizsargātu stāvvietu attīstību, kas ir sertificētas saskaņā ar 2. punktā minētajiem deleģētajiem aktiem. Minētajā ziņojumā var uzskaitīt pasākumus, kuru mērķis ir palielināt drošu un aizsargātu stāvvietu skaitu un uzlabot to kvalitāti.

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

8) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Atkāpjoties no 8. panta, ja transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli, ko pārvadā ar prāmi vai vilcienu, un viņš izmanto regulāro ikdienas atpūtas laikposmu vai saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, minēto laikposmu var pārtraukt ne vairāk kā divas reizes ar citām darbībām, kas kopā nepārsniedz vienu stundu. Minētajā regulārajā ikdienas atpūtas laikposmā vai saīsinātajā iknedēļas atpūtas laikposmā transportlīdzekļa vadītājam ir pieejams guļamvagns, guļasvieta vai kušete.

Attiecībā uz regulārajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem minēto atkāpi braucieniem ar prāmi vai vilcienu piemēro vienīgi tad, ja:

a) brauciena paredzamais ilgums ir 8 vai vairāk stundas; un

b) transportlīdzekļa vadītājam uz prāmja ir pieejama kajīte ar guļasvietu vai vilcienā – guļamvagns.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Laiku, ko pavada, dodoties uz kādu vietu, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, kas ir šīs regulas darbības jomā, vai atgriežoties no šādas vietas, ja šis transportlīdzeklis neatrodas ne transportlīdzekļa vadītāja mājās, ne arī darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, neskaita kā atpūtu vai pārtraukumu, izņemot gadījumus, kad transportlīdzekļa vadītājs atrodas uz prāmja vai vilcienā un viņam ir pieejams guļamvagns, guļasvieta vai kušete.”;

9) regulā iekļauj šādu pantu:

“9.a pants

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

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

“1. Transporta uzņēmums transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, nemaksā – pat ne kā maksājumu prēmijas vai algas piemaksas formā – jebkādu maksājumu, kas saistīts ar nobrauktajiem attālumiem, piegādes ātrumu vai pārvadātās kravas daudzumu, ja minētais maksājums ir tāds, ka tā dēļ var tikt apdraudēta ceļu satiksmes drošība vai veicināta šīs regulas pārkāpšana.”;

11) regulas 12. pantam pievieno šādas daļas:

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

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

Transportlīdzekļa vadītājs, vēlākais, tūlīt pēc ierašanās galamērķī vai piemērotajā apstāšanās vietā manuāli norāda šādas atkāpšanās iemeslus reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.

Jebkuru transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pagarinājumu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko izmanto vienā reizē kopā ar jebkuru atpūtas laikposmu, līdz trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai.”;

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

a) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“e) transportlīdzekļiem, ko izmanto vienīgi uz salām vai no pārējās valsts teritorijas izolētos reģionos, kuru platība nepārsniedz 2 300 kvadrātkilometrus un kuri nav savienoti ar pārējo valsts teritoriju ar tiltu, braslu vai tuneli, ko var izmantot mehāniski transportlīdzekļi, un kuri nerobežojas ar kādu citu dalībvalsti”;

b) iekļauj šādus apakšpunktus:

“q) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, ar kuriem celtniecības uzņēmumam pārvadā būvtehniku ne vairāk kā 100 km rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas, ar noteikumu, ka minētā transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās;

r) transportlīdzekļiem, kurus izmanto gatavo betona maisījumu piegādei.”;

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

“2. Steidzamos gadījumos, pastāvot ārkārtas apstākļiem, dalībvalstis var piešķirt pagaidu izņēmumu uz laikposmu, kas nepārsniedz 30 dienas un kas ir pienācīgi jāpamato un tūlīt jāpaziņo Komisijai. Komisija nekavējoties publicē šo informāciju publiskā tīmekļa vietnē.”;

14) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Dalībvalstis nodrošina, ka 3. panta a) punktā minēto transportlīdzekļu vadītājiem piemēro attiecīgās valsts tiesību aktus, kas nodrošina pienācīgu aizsardzību attiecībā uz atļautiem transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem un obligātiem pārtraukumiem, un atpūtas laikposmiem. Dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgajiem valsts noteikumiem, kas piemērojami šādiem transportlīdzekļu vadītājiem.”;

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

“a) ietver visus datus, kas minēti 2. punktā, par laikposmu, kas ietver vismaz kontroles dienu un iepriekšējās 56 dienas; minētie dati ir regulāri jāatjaunina pēc noteikta laika, kas nav ilgāks par vienu mēnesi.”;

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

“1. Dalībvalstis nosaka noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi to īstenošanai. Minētajiem sodiem ir jābūt iedarbīgiem un atbilstošiem to pārkāpumu smagumam, kas norādīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK (*) III pielikumā, kā arī atturošiem un nediskriminējošiem. Katram šīs regulas un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumam piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Dalībvalstis Komisijai paziņo minētos noteikumus un pasākumus, kā arī valsts līmenī izvēlēto metodi un kritērijus to samērīguma novērtēšanai. Dalībvalstis nekavējoties paziņo par visiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē. Komisija informē dalībvalstis par minētajiem noteikumiem un pasākumiem, un par visiem to grozījumiem. Komisija nodrošina, ka šī informācija visās Savienības oficiālajās valodās tiek publicēta īpaši tam paredzētā publiskā tīmekļa vietnē un ka tajā ir ietverta detalizēta informācija par šādiem dalībvalstīs piemērojamiem sodiem.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanai attiecībā uz sociālās jomas tiesību aktiem saistībā ar darbībām autotransporta jomā un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 88/599/EEK (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).”;

17) regulas 22. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis cieši sadarbojas viena ar otru un bez liekas kavēšanās sniedz viena otrai savstarpēju palīdzību, lai sekmētu šīs regulas konsekvētu piemērošanu un efektīvu izpildi saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 8. panta izklāstītajām prasībām.”;

b) panta 2. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

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

c) pantā iekļauj šādus punktus:

“3.a Lai apmainītos ar informāciju, kas saistīta ar šo regulu, dalībvalstis izmanto to sadarbības struktūras, kuras ir norīkotas, ievērojot Direktīvas 2006/22/EK 7. pantu.

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

18) regulā iekļauj šādu pantu:

“23.a pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 8.a pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2020. gada 20. augusta.

Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu, vēlākais, deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu, vēlākais, trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8.a pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu (*).

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

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

(*) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”;

19) regulas 24. pantā 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 (*) 4. pantu.

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

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

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

“2. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka vienotas pieejas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes procedūru.”

2. pants

Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza šādi:

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

“1. Šī regula nosaka pienākumus un prasības attiecībā uz tādu tahogrāfu konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu, testēšanu un kontroli, kurus izmanto autotransportā, lai pārbaudītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (EK) Nr. 1071/2009 (*), (EK) Nr. 1072/2009 (**), (EK) Nr. 1073/2009 (***) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2002/15/EK (****) un Padomes Direktīvām 92/6/EEK (*****) un 92/106/EEK (*****), un, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 96/71/EK (*****), 2014/67/ES (******) un (ES) 2020/1057 (*****).”

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

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

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

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

(*****) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.).

(*****) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/67/ES (2014. gada 15. maijs) par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (“IMI regula”) (OV L 159, 28.5.2014., 11. lpp.).

(*****) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē un ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 249, 31.7.2020., 49. lpp.).”;

2) regulas 3. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ne vēlāk kā trīs gadus no tā gada beigām, kad ir stājušies spēkā 11. panta otrajā daļā norādītie detalizētie noteikumi, viedos tahogrāfus, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā, uzstāda šādu kategoriju transportlīdzekļos, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts:

a) transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts analogais tahogrāfs;

b) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro līdz 2011. gada 30. septembrim;

c) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro no 2011. gada 1. oktobra; un

d) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro no 2012. gada 1. oktobra.

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

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/799 (2016. gada 18. marts) ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014, ar kuru nosaka prasības attiecībā uz tahogrāfu un to komponentu konstrukciju, testēšanu, uzstādīšanu, darbību un remontu (OV L 139, 26.5.2016., 1. lpp.).”;

3) regulas 4. panta 2. punktā pēc ceturtā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

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

4) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Datu aizsardzība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka personas dati saistībā ar šo regulu tiek apstrādāti vienīgi tādēļ, lai pārbaudītu atbilstību šai regulai un Regulām (EK) Nr. 561/2006, (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009, (EK) Nr. 1073/2009, Direktīvām 2002/15/EK, 92/6/EEK un 92/106/EEK, un, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransportā, Direktīvām 96/71/EK, 2014/67/ES un (ES) 2020/1057.

2. Dalībvalstis it īpaši nodrošina, ka personas dati tiek aizsargāti pret tādu izmantošanu, kas nav cieši saistīta ar Savienības tiesību aktiem, kas minēti 1. punktā, attiecībā uz:

a) globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) izmantošanu, lai reģistrētu atrašanās vietas datus, kā minēts 8. pantā;

b) attālinātas saziņas izmantošanu kontroles nolūkos, kā minēts 9. pantā, tahogrāfu ar saskarni izmantošanu, kā minēts 10. pantā, elektronisko informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm, kā minēts 31. pantā, un jo īpaši attiecībā uz šādu datu pārrobežu apmaiņu ar trešām valstīm; un

c) transporta uzņēmumu veiktu reģistrācijas datu glabāšanu, kā minēts 33. pantā.

3. Digitālos tahogrāfus izstrādā tā, lai nodrošinātu privātumu. Apstrādā vienīgi tos datus, kas nepieciešami 1. punktā minētajos nolūkos.

4. Transportlīdzekļu īpašnieki, transporta uzņēmumi un jebkuras citas attiecīgās vienības attiecīgos gadījumos ievēro attiecīgos noteikumus par personas datu aizsardzību.”;

5) regulas 8. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Lai varētu vieglāk pārbaudīt atbilstību attiecīgajiem tiesību aktiem, automātiski reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu šādos punktos vai tuvākajā punktā šādām vietām, kur ir pieejams satelīta signāls:

— ikdienas darba laikposma sākuma vieta,

— katra reize, kad transportlīdzeklis šķērso dalībvalsts robežu,

— katra reize, kad transportlīdzeklis veic iekraušanas vai izkraušanas darbības,

— ik pēc trim stundām uzkrāta transportlīdzekļa vadīšanas laika, un

— ikdienas darba laikposma beigu vieta.

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

Minētajiem nolūkiem transportlīdzekļi, kas pirmo reizi reģistrēti 36 mēnešus pēc 11. panta pirmajā daļā norādīto detalizēto noteikumu spēkā stāšanās, ir aprīkoti ar tahogrāfiem, kuri pieslēgti pozicionēšanas pakalpojumam, kas balstīts uz satelīta navigācijas sistēmu.

Tomēr pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā un otrajā daļā minētā robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšana attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri kādā dalībvalstī pirmo reizi bija reģistrēti vairāk nekā divus gadus pēc 11. panta otrajā daļā minēto detalizēto noteikumu spēkā stāšanās, neskarot pienākumu noteiktus transportlīdzekļus aprīkot vēlāk saskaņā ar 3. panta 4. punktu.”;

6) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Trīs gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta otrajā daļā minētie detalizētie noteikumi, dalībvalstis, ņemot vērā to kontroles iestāžu konkrētās izpildes prasības un stratēģijas, tām piešķir piemērotā apmērā attālinātas savlaicīgas konstatēšanas iekārtas, kas vajadzīgas šajā pantā minētās datu pārraides veikšanai. Līdz minētajam laikam dalībvalstis var izlemt, vai piešķirt to kontroles iestādēm šādas savlaicīgas konstatēšanas iekārtas.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

c) panta 4. punktam pievieno šādu ievilkumu:

“— pārsniegts maksimālais transportlīdzekļa vadīšanas laiks.”;

7) regulas 10. pantam pievieno šādu daļu:

“Ar 1. punktā minēto saskarni aprīko to transportlīdzekļu tahogrāfus, kurus kādā dalībvalstī pirmo reizi reģistrē vairāk nekā divus gadus pēc 11. panta otrajā daļā minēto detalizēto noteikumu stāšanās spēkā.”;

8) regulas 11. pantu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Lai nodrošinātu, ka viedie tahogrāfi atbilst šajā regulā noteiktajiem principiem un prasībām, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi 8., 9. un 10. panta vienādei piemērošanai, izņemot noteikumus, kas paredzētu papildu datu reģistrēšanu tahogrāfā.

Līdz 2021. gada 21. augustam Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka detalizētus noteikumus par to, kā vienoti izpildīt pienākumu reģistrēt un glabāt datus par ikvienu robežas šķērsošanas gadījumu, ko veic transportlīdzeklis, un par darbībām, kas minētas 8. panta 1. punkta pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā un 8. panta 1. punkta otrajā daļā.

Līdz 2022. gada 21. februārim Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai vienoti izpildītu noteikumus par datu prasībām un funkcijām, tostarp šīs regulas 8., 9. un 10. pantu, un par Regulas (EK) Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta aa) apakšpunktā minēto transportlīdzekļu aprīkošanu ar tahogrāfiem.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 42. panta 3. punktā.”;

b) otrajā daļā ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Sīki izstrādātie noteikumi, kas minēti šā panta pirmajā, otrajā un trešajā daļā.”;

9) regulas 22. panta 5. punkta trešo un ceturto daļu aizstāj ar šādām:

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

Kad kontrolieris noņem plombu, tahogrāfā no plombras noņemšanas brīža līdz inspekcijas pabeigšanai tiek ievietota kontroles karte, tostarp arī gadījumā, ja tiek uzlikta jauna plomba. Kontrolieris izdod rakstisku paziņojumu, kurā ir ietverta vismaz šāda informācija:

- transportlīdzekļa identifikācijas numurs,
- kontroliera vārds un uzvārds,
- kontroles iestāde un dalībvalsts,
- kontroles kartes numurs,
- noņemtās plombras numurs,
- plombras noņemšanas datums un laiks,
- ja kontrolieris uzlicis jaunu plombu – jaunās plombras numurs.

Pirms plombu nomaiņas apstiprināta darbnīca veic tahogrāfa pārbaudi un kalibrāciju, izņemot gadījumus, kad plomba ir noņemta vai nolauzta kontroles nolūkos un kad tās vietā kontrolieris ir uzlicis jaunu plombu.”;

10) regulas 26. pantā iekļauj šādu punktu:

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

11) regulas 34. panta groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Transportlīdzekļu vadītāji izmanto datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes katru dienu, kad tie vada transportlīdzekli, sākot no brīža, kad tie saņem transportlīdzekli. Reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti neizņem pirms ikdienas darba laikposma beigām, izņemot gadījumus, kad to atļauts darīt kāda cita iemesla dēļ vai kad tas nepieciešams, lai ievadītu valsts simbolu pēc robežas šķērsošanas. Nevienu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti nedrīkst izmantot ilgāk par laikposmu, kādam tā paredzēta.”;

b) panta 5. punkta b) apakšpunktu groza šādi:

i) apakšpunkta iv) punktu aizstāj ar šādu:

“iv) zem atzīmes : pārtraukumi, atpūta, ikgadējais atvaļinājums vai slimības atvaļinājums.”;

ii) pievieno šādu punktu:

“v) zem atzīmes “prānim/vilcienam”: Papildus zem atzīmes : atpūtas laikposms, kas pavadīts uz prāmja vai vilcienā, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 561/2006 9. pantā.”;

c) panta 6. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

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

d) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

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

No 2022. gada 2. februāra transportlīdzekļa vadītājs ievada arī tās valsts simbolu, kurā viņš iebrauc pēc dalībvalsts robežas šķērsošanas, tiklīdz viņš minētajā dalībvalstī ir pirmo reizi apstājies. Minētā pirmā apstāšanās ir tuvākajā iespējamā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas. Ja dalībvalsts robežu šķērso ar prāmi vai vilcienā, transportlīdzekļa vadītājs ievada valsts simbolu ostā vai pienākšanas stacijā.

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

Transportlīdzekļu vadītājiem nav nepieciešams ievadīt informāciju, kas minēta pirmajā teikumā, ja tahogrāfs automātiski reģistrē atrašanās vietas datus saskaņā ar 8. pantu.”;

12) regulas 36. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“i) reģistrācijas diagrammas par kārtējo dienu un iepriekšējām 56 dienām,”;

ii) punkta iii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

3. pants

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

Tomēr 1. panta 15. punktu un 2. panta 12. punktu piemēro no 2024. gada 31. decembra.

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

Briselē, 2020. gada 15. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D.M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. KLOECKNER