

I

(Teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2020/1054

2020 m. liepos 15 d.

kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) siekiant užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotus darbuotojus, kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto ūkio subjektams – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, proporcingos, atitikti paskirtį, jas turi būti lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos turi būti veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;
- (2) įvertinus kelių transporto sektoriuje galiojančių Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ⁽⁴⁾, įgyvendinimo veiksmingumą ir efektyvumą, buvo nustatyta tam tikrų tos teisinės sistemos įgyvendinimo trūkumų. Taisyklės dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių, poilsio infrastruktūros objektų ir su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukų yra neaiškios, o taisyklių dėl vairuotojų grįžimo į namus nėra, todėl valstybės narės šias taisykles aiškino skirtingai ir laikėsi skirtingos jų įgyvendinimo užtikrinimo praktikos. Kelios valstybės narės neseniai priėmė vienašales priemones, kuriomis padidinti teisinis netikrumas ir vairuotojams bei vežėjams taikomų sąlygų skirtumai. Tačiau ilgiausių vairavimo laikotarpių per dieną ir per savaitę nustatymas yra veiksminga priemonė gerinant vairuotojų socialines sąlygas ir apskritai kelių eismo saugumą. Reikalavimų laikymuisi užtikrinti būtina atkakliai dėti pastangas;

⁽¹⁾ OL C 197, 2018 6 8, p. 45.

⁽²⁾ OL C 176, 2018 5 23, p. 57.

⁽³⁾ 2019 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 151, 2020 5 6, p. 1). 2020 m. liepos 9 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (3) siekiant didinti kelių eismo saugumą, svarbu skatinti transporto ūkio subjektus vadovautis saugumo principais visais lygmenimis. Visų pirma, siekiant išvengti vairavimo ir poilsio taisyklių pažeidimų arba siekiant nekelti pavojaus kelių eismo saugumui, neturėtų būti leidžiama rezultatais grindžiamo užmokesčio sieti su laiku, būtinu keleivių vežimui į jų paskirties vietą arba krovinių pristatymui;
- (4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių vykdymas buvo nuseklus ir neveiksmingas daugiausia dėl to, kad jos yra neaiškios, kad neveiksmingai ir nevienodai taikomos kontrolės priemonės ir dėl nepakankamo valstybių narių administracinio bendradarbiavimo;
- (5) siekiant didinti aiškumą ir nuoseklumą, turėtų būti apibrėžtas transporto priemonės naudojimas nekomerciniais tikslais, kuris nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį;
- (6) siekiant politikos tikslų – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visų pirma užtikrinti neiškraipytą ir sąžiningą vežėjų konkurenciją, ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą – taip pat būtina nustatyti aiškias, tinkamas, proporcingas ir vienodai taikomas taisykles;
- (7) galiojantys reikalavimai dėl pertraukų pasirodė netinkami ir nepraktiški komandomis dirbantiems vairuotojams. Todėl reikalavimą registruoti pertraukas tikslinga pakoreguoti atsižvelgiant į vežimo operacijų, kurias vykdo komandomis dirbantys vairuotojai, specifiką, nekeliant pavojaus vairuotojų ir kelių eismo saugumui;
- (8) tolimųjų tarptautinių krovinių reisų vairuotojai daug laiko praleidžia toli nuo namų. Dėl galiojančių normalaus kassavaitinio poilsio reikalavimų tas laikas be jokios būtinybės gali dar labiau pailgėti. Todėl nuostatas dėl normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpių pageidautina pakoreguoti taip, kad vairuotojams būtų lengviau vykdyti tarptautines transporto operacijas laikantis taisyklių ir pasiekti namus savo normaliam kassavaitiniam poilsio laikotarpiui, ir kad jiems būtų visiškai atlyginta už visus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Atsižvelgiant į keleivių vežimo ir krovinių vežimo skirtumus, ši galimybė neturėtų būti taikoma vairuotojams, kai jie veža keleivius;
- (9) vairuotojų poilsio laikotarpių grafikuose numatytas lankstumas turėtų būti skaidrus ir būti nuspėjamas vairuotojui ir jokių būdu neturėtų kelti pavojaus kelių eismo saugumui dėl padidėjusio vairuotojų nuovargio arba pabloginti darbo sąlygų. Taigi, dėl tokio lankstumo neturėtų keistis esamas vairuotojo darbo laikas arba maksimali dvisavaitinio vairavimo trukmė ir turėtų būti taikomos griežtesnės atlyginimo už sutrumpintus poilsio laikotarpius taisyklės;
- (10) siekiant, kad šiuo lankstumu nebūtų piktnaudžiaujama, būtina aiškiai apibrėžti jo taikymo sritį ir nustatyti atitinkamą kontrolę. Todėl į tą taikymo sritį turėtų patekti tik tie vairuotojai, kurie ataskaitiniu laikotarpiu savo sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius praleidžia už ūkio subjekto valstybės narės ribų ir už šalies, kurioje yra vairuotojo gyvenamoji vieta. Tai galima patikrinti pagal tachografo įrašus keliuose ir transporto ūkio subjekto patalpose, nes juose nurodoma poilsio pradžios ir pabaigos vieta bei su atskirais vairuotojais susijusi informacija;
- (11) siekiant užtikrinti veiksmingą vykdymą, būtina, kad kompetentingos institucijos, atlikdamos patikrinimus keliuose, galėtų įsitikinti, kad patikrinimo dieną ir prieš taiėjusias 56 dienas buvo tinkamai laikomasi vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių reikalavimų;
- (12) dėl sparčios technologinės pažangos laipsniškai automatizuojamos vairavimo sistemos, reikalaujančios vis mažesnio arba nereikalaujančios jokio tiesioginio vairuotojo indėlio. Dėl šių pokyčių gali reikėti koreguoti galiojančius teisės aktus, įskaitant taisykles dėl vairavimo ir poilsio laikotarpių, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą bei vienodas sąlygas ir pagerinti darbo sąlygas, kartu sudarant galimybes Sąjungai diegti naujas novatoriškas technologijas ir praktiką. Todėl Komisija turėtų pateikti ataskaitą, kurioje būtų įvertintas autonominio vairavimo sistemų naudojimas valstybėse narėse, be kita ko, autonominio vairavimo technologijų teikiama nauda. Jei tikslinga, kartu su ta ataskaita turėtų būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;
- (13) siekiant skatinti socialinę pažangą, tikslinga nurodyti, kur gali būti naudojamos kassavaitinio poilsio laikotarpiais, užtikrinant, kad vairuotojai turėtų tinkamas poilsio sąlygas. Apgyvendinimo kokybė yra itin svarbi normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kurį vairuotojas turėtų praleisti ne transporto priemonės kabinoje, o tinkamame būste transporto ūkio subjekto kaip darbdavio sąskaita. Siekiant užtikrinti geras vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą, tikslinga paaiškinti reikalavimą, kad toli nuo namų esantiems vairuotojams per normalius kassavaitinio jų poilsio laikotarpius būtų suteikiamas kokybiškas ir lyčių požiūriu tinkamas būstas;

- (14) taip pat būtina nustatyti, kad transporto ūkio subjektas turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad toli nuo namų praleidžiami laikotarpiai nebūtų pernelyg ilgi ir kad vairuotojai galėtų pasinaudoti ilgais poilsio laikotarpiais, suteikiamais už sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Grįžimas turėtų būti organizuojamas taip, kad būtų sudarytos sąlygos pasiekti transporto ūkio subjekto veiklos centrą jo įsisteigimo valstybėje narėje arba vairuotojo gyvenamąją vietą, o vairuotojai galėtų laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį. Tam, kad įrodytų, kad transporto ūkio subjektas laikosi savo pareigų dėl įprasto grįžimo organizavimo, transporto ūkio subjektas turėtų galėti naudotis tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikais arba kitais dokumentais. Tokie įrodymai turėtų būti laikomi transporto ūkio subjekto patalpose ir pateikiami, jei jų paprašytų kontrolės institucijos;
- (15) kadangi normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai ir ilgesni poilsio laikotarpiai negali būti praleidžiami transporto priemonėje arba stovėjimo aikštelėje, o turi būti praleidžiami tik tinkamame būste, kuris gali būti greta stovėjimo aikštelės, itin svarbu suteikti vairuotojams galimybę nustatyti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, kuriose užtikrinamas tinkamas saugumo lygis ir tinkami infrastruktūros objektai, vietą. Komisija jau nagrinėjo, kaip skatinti aukštos kokybės stovėjimo aikštelių, įskaitant būtinus minimalius reikalavimus, įrengimą. Todėl Komisija turėtų parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus. Šiais standartais turėtų būti prisidedama prie aukštos kokybės stovėjimo aikštelių skatinimo. Šie standartai gali būti peržiūrimi siekiant pasirūpinti geresne prieiga prie alternatyviųjų degalų, laikantis politikos, kuria vystoma ta infrastruktūra. Taip pat svarbu prižiūrėti, kad stovėjimo aikštelėse nebūtų ledo ir sniego;
- (16) saugioms ir apsaugotoms stovėjimo aikštelėms turėtų būti taikomos audito procedūros, kad jos būtų sertifikuotos pagal Sąjungos standartus. Tomis audito procedūromis taip pat turėtų būti užtikrinta, kad stovėjimo aikštelės toliau atitiktų tuos standartus. Todėl Komisijai turėtų būti pavesta parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių įrengimo Sąjungoje sertifikavimo procedūrą;
- (17) siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą ir vykdymo užtikrinimą, visi vairuotojai turėtų būti visapusiškai informuoti apie taisykles dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir apie nuovargio keliamus pavojus. Šiuo klausimu svarbu, kad informacija apie esamus poilsio infrastruktūros objektus būtų lengvai prieinama. Todėl Komisija turėtų pateikti informaciją apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles patogioje naudoti interneto svetainėje. Ta informacija turėtų būti nuolat atnaujinama;
- (18) siekiant užtikrinti nuolatinį stovėjimo aikštelių saugumą ir apsaugą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatomi aptarnavimo saugiose ir apsaugotose aikštelėse lygio standartai ir stovėjimo aikštelių saugumo ir apsaugos sertifikavimo procedūros. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽⁵⁾ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (19) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013⁽⁶⁾ nustatytais peržiūrėtomis TEN-T gairėmis numatomas poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 km, siekiant komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamo saugos ir saugumo lygio stovėjimo vietomis. Siekiant paspartinti ir paskatinti tinkamos stovėjimo infrastruktūros statybą, svarbu sudaryti pakankamai Sąjungos bendro finansavimo galimybių, laikantis galiojančių ir būsimų Sąjungos teisės aktų, kuriais nustatomos tokios finansinės paramos sąlygos;
- (20) daugeliui vežimo keliais operacijų Sąjungoje reiso daliai naudojamas keltas ar geležinkelis. Todėl tokioms operacijoms turėtų būti numatytos aiškos ir tinkamos nuostatos dėl poilsio laikotarpių ir pertraukų;

⁽⁵⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

⁽⁶⁾ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (21) vairuotojai kartais susiduria su nenumatytais aplinkybėmis, dėl kurių nepažeidus Sąjungos taisyklių neįmanoma pasiekti norimą paskirties vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pageidautina sudaryti vairuotojams palankesnes sąlygas įveikti tokias aplinkybes, kad jie galėtų pasiekti paskirties vietą ir pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Tokios išimtinės aplinkybės yra staiga susidariusios aplinkybės, kurių neįmanoma išvengti ir negalima numatyti, kada netikėtai trumpą laikotarpį tampa neįmanoma taikyti visų šio reglamento nuostatų. Todėl tokiomis aplinkybėmis negalima remtis sistemingai, siekiant vengti laikytis šio reglamento. Siekiant užtikrinti tinkamą vykdymo užtikrinimą, vairuotojas turėtų išimtinės aplinkybes, dėl kurių nukrypstama nuo taisyklių, užfiksuoti dokumentuose. Be to, apsaugos priemonė turėtų būti užtikrinta, kad vairavimo trukmė nebūtų pernelyg ilga;
- (22) tam, kad mažiau skirtųsi taisyklių vykdymo užtikrinimo praktika ir tokių skirtumų būtų išvengta, taip pat tam, kad būtų veiksmingiau ir efektyviau užtikrinamas vykdymas tarpvalstybiniu mastu, būtina nustatyti aiškias reguliaraus valstybių narių administracinio bendradarbiavimo taisykles;
- (23) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad nacionalinės taisyklės dėl sankcijų, taikytinų už Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir reglamento (ES) Nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ pažeidimus, būtų įgyvendintos veiksmingai, proporcingai ir atgrasomai. Svarbu užtikrinti, kad specialistai galėtų lengvai gauti informaciją apie kiekvienoje valstybėje narėje taikomas sankcijas. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1149 ⁽⁸⁾ įsteigta Europos darbo institucija galėtų palengvinti šią prieigą, pateikdama informaciją bendroje Sąjungos masto interneto svetainėje, kuri veikia kaip Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1724 ⁽⁹⁾ sukurtas bendras portalas, skirtas gauti prieigą prie informacijos šaltinių ir paslaugų Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis;
- (24) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kad ji galėtų išaiškinti to reglamento nuostatas ir nustatyti bendrą požiūrį į jų taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾;
- (25) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (ES) Nr. 165/2014 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, nustatančius išsamias nuostatas dėl vienodo pareigos registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, taikymo ir išsamias nuostatas, būtinas vienodam nuostatų dėl duomenų reikalavimų bei funkcijų taikymui, ir transporto priemonių tachografų sumontavimo nuostatas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;
- (26) siekiant padidinti šių socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumą, turėtų būti visapusiškai panaudotos esamos išmaniosios tachografų sistemos, o išmanieji tachografai turėtų tapti privalomi ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse, kurių svoris viršija tam tikrą ribą ir kurios naudojamos tarpvalstybiniam vežimui samdos pagrindais ar už atlygį. Todėl tachografo funkcijas reikėtų patobulinti taip, kad juo būtų galima tiksliau nustatyti vietą;
- (27) dėl šių socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumo, spartaus naujų technologijų plėtojimo, skaitmeninimo visoje Sąjungos ekonomikoje ir poreikio užtikrinti vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėms reikia sutrumpinti išmaniųjų tachografų sumontavimui registruotose transporto priemonėse taikomą pereinamąjį laikotarpį. Dėl išmaniųjų tachografų bus paprasčiau atlikti kontrolę, todėl nacionalinėms institucijoms bus lengviau atlikti darbą;

⁽⁷⁾ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

⁽⁸⁾ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1149, kuriuo įsteigiama Europos darbo institucija, iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 ir (ES) 2016/589 ir panaikinamas Sprendimas (ES) 2016/344 (OL L 186, 2019 7 11, p. 21).

⁽⁹⁾ 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (28) siekiant užtikrinti, kad vairuotojai, vežėjai ir kontrolės institucijos galėtų kuo greičiau pasinaudoti išmaniųjų tachografų teikiama privalumais, įskaitant automatinį sienų kirtimo registravimą, tokie prietaisai turėtų būti sumontuoti esamuose transporto priemonių parkuose per tinkamą laikotarpį po išsamių techninių nuostatų įsigaliojimo. Toks laikotarpis užtikrins, kad būtų pakankamai laiko pasirengti;
- (29) transporto priemonėse, kuriose nėra sumontuotų išmaniųjų tachografų, valstybės narės sienų kirtimas turėtų būti užregistruotas tachografe artimiausio įmanomo sustojimo prie sienos arba kirtus sieną vietoje;
- (30) darbų registravimas tachografe yra svarbi vairuotojų darbo dalis. Todėl itin svarbu, kad vairuotojai gautų tinkamą mokymą, kaip naudotis naujomis rinkai pateikiama tachografų savybėmis. Transporto ūkio subjektai kaip darbdaviai turėtų prisiimti su mokymu susijusias išlaidas;
- (31) kontroliuojantys pareigūnai, kurie tikrina, kaip laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės kelių transporto sektoriuje, susiduria su iššūkiais dėl naudojamų tachografų prietaisų įvairovės ir sparčiai besivystančių sudėtingų manipuliacijų būdų. Tai ypač aktualu tais atvejais, kai patikrinimai atliekami kelyje. Todėl itin svarbu kontroliuojantiems pareigūnams suteikti tinkamą mokymą siekiant užtikrinti, kad jie būtų susipažinę su naujausiais technologiniais pokyčiais ir manipuliacijų būdais;
- (32) siekiant sumažinti transporto ūkio subjektams ir kontrolės institucijoms tenkančią naštą, jei kontroliuojantis pareigūnas nuima tachografo plombą kontrolės tikslais, kontrolės pareigūnui turėtų būti leidžiama vėl uždėti plombą tam tikromis dokumentais tinkamai užfiksuotomis aplinkybėmis;
- (33) atsižvelgdama į nuolatinę technologijos kaitą, Komisija tiria galimybę sukurti naujus techninius sprendimus, kurie teiktų tokią pačią naudą ir saugumą kaip išmanusis tachografas tokiomis pačiomis arba mažesnėmis susijusiomis sąnaudomis;
- (34) svarbu, kad trečiojoje šalyse įsisteigusiems transporto ūkio subjektams būtų taikomos Sąjungos taisyklės lygiavertės taisyklės, jei jie Sąjungoje vykdo vežimo keliais operacijas. Komisija turėtų įvertinti, kaip šio principo laikomasi Sąjungos lygmeniu, ir pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių turėtų būti deramasi Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų (AETR susitarimas), važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo kontekste;
- (35) krovinio vežimas skiriasi nuo keleivių vežimo. Todėl Komisija turėtų įvertinti, ar reikėtų pasiūlyti tinkamesnių keleivių vežimo taisyklių, ypač kai teikiamos vienkartinės paslaugos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009 ⁽¹⁾ 2 straipsnio 4 punkte;
- (36) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. gerinti saugumą keliuose ir vairuotojų darbo sąlygas, derinant taisyklės dėl vairavimo laiko, pertraukų ir poilsio laikotarpių bei taisyklės dėl tachografų naudojimo ir jų vykdymo užtikrinimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (37) todėl reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) 2 straipsnio 1 dalyje įterpiamas šis punktas:

„aa) nuo 2026 m. liepos 1 d. vykdam tarptautines vežimo operacijas arba kabotažo operacijas, kai maksimali leidžiama transporto priemonės masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos, arba“;

⁽¹⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų pateikimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) aa punktas pakeičiamas taip:

„aa) transporto priemonėmis arba transporto priemonių deriniais, kurių didžiausia leistina masė neviršija 7,5 tonos, naudojamais:

i) medžiagų, įrangos arba mašinų pervežimui vairuotojo naudojimui vairuotojo darbo metu, arba

ii) krovinių, kurie pagaminti amatų įmonėje, pristatymui

tik 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buveinės ir su sąlyga, kad transporto priemonės vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla ir vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį;“;

b) įterpiamas šis punktas:

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

3) 4 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„r) vežimas nekomerciniais tikslais – vežimas keliais, išskyrus vežimą samdos pagrindais ar už atlygį arba savo sąskaita, už kurį transporto priemonės vairuotojas arba kiti asmenys negauna tiesioginio ar netiesioginio atlygio ir tiesioginių ar netiesioginių pajamų ir kuris nėra susijęs su profesine ar komercine veikla;“;

4) 6 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Vairuotojas įregistruoja kaip kitą darbą laiką, kaip aprašyta 4 straipsnio e punkte, taip pat laiką, praleistą transporto priemonėse, naudojamose komercinėms operacijoms, kurios nepatenka į šio reglamento taikymo sritį; vairuotojas taip pat įregistruoja visą kitą buvimo darbo vietoje laiką, kaip apibrėžta Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio b punkte, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 (*) 34 straipsnio 5 dalies b punkto iii papunktį. Šis įrašas įregistruojamas ranka registracijos lape ar spaudinyje arba įvedamas panaudojant įrašymo įrangos rankinio įvedimo mechanizmą.

(*) 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).“;

5) 7 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Su porininkais dirbantis vairuotojas gali padaryti 45 minučių pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas, su sąlyga, kad besilsintis vairuotojas nepadeda kitam vairuotojui vairuoti transporto priemonės.“;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti bent:

a) dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

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

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

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

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

- b) įterpiama ši dalis:

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

Kai pagal 6 dalies trečią pastraipą pasinaudojama iš eilės dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, prieš pasinaudojant kitu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojama poilsio laikotarpiu, kuris suteiktas kaip kompensacija už tuos du sutrumpintus poilsio laikotarpius.“;

- c) 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos.

Visas būsto ne transporto priemonėje išlaidas padengia darbdavys.“;

- d) įterpiama ši dalis:

„8a. Transporto ūkio subjektai vairuotojų darbą organizuoja taip, kad vairuotojai galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinio poilsio laikotarpis, valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba sugrįžti į savo gyvenamąją vietą per kiekvieną keturių iš eilės einančių savaitių laikotarpį, kad pasinaudotų bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba vienu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija už sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį.

Tačiau, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal 6 dalį, transporto ūkio subjektas vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti dar prieš prasidedant ilgiau nei 45 valandas trunkančiam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija.

Ūkio subjektas dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo tą pareigą, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“;

- e) papildoma šia dalimi:

„10. Komisija ne vėliau kaip 2022 m. rugpjūčio 21 d. įvertina ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl to, ar galima priimti tinkamesnes taisykles vairuotojams, teikiantiems vienkartinę keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 2 straipsnio 4 punkte.“;

- 7) įterpiamas šis straipsnis:

„8a straipsnis

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

— įsibrovimo aptikimas ir prevencija,

- apšvietimas ir matomumas,
- avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros,
- lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos,
- galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų,
- komunikacijos tinklų jungtys,
- elektros energijos tiekimas.

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

2. Komisija pagal 23a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustato standartus, kuriais išsamiau apibrėžiamas 1 dalyje nurodytų aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygis ir stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūros.

3. Visos sertifikuotos stovėjimo aikštelės gali nurodyti, kad jos yra sertifikuotos laikantis Sąjungos standartų ir procedūrų.

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 (*) 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių, taip pat dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus, įrengimo. Šioje ataskaitoje gali būti išvardytos priemonės, kuriomis siekiama padidinti apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių ir kokybę.

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

8) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nukrypstant nuo 8 straipsnio, kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę ir naudojami normaliu kasdienio poilsio laikotarpiu arba sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tas laikotarpis gali būti pertraukiamas ne daugiau kaip du kartus kita veikla, kurios bendra trukmė neturi viršyti vienos valandos. Per tą normalų kasdienio poilsio arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.

Ši nukrypti leidžianti nuostata dėl normalių kassavaitinio poilsio laikotarpių reisams keltais ar traukiniais taikoma tik tuo atveju, jei:

a) numatyta reiso trukmė yra 8 arba daugiau valandų; ir

b) vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute kelte arba kupė traukinyje.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paaimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis reglamentas, ar grįžtant iš tos vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.“;

9) įterpiamas šis straipsnis:

„9a straipsnis

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

10) 10 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

11) 12 straipsnis papildomas šiomis pastraipomis:

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

Tomis pačiomis sąlygomis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip dviem valandomis su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimą buvo padaryta ne trumpesnė kaip 30 minučių nenutrūkstama pertrauka, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

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

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

12) 13 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) e punktas pakeičiamas taip:

„e) transporto priemonėmis, naudojamomis tik salose arba nuo likusios nacionalinės teritorijos atskirtuose regionuose, kurių plotas neviršija 2 300 kvadratinų kilometrų ir kurie su likusia nacionaline teritorija nėra sujungti tiltu, brasta ar tuneliu, kuriais galėtų važiuoti motorinės transporto priemonės, ir kurie nesiriboja su kita valstybe nare;“;

b) papildoma šiais punktais:

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

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

13) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

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

14) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Valstybės narės užtikrina, kad 3 straipsnio a punkte nurodytų transporto priemonių vairuotojams būtų taikomos nacionalinės taisyklės, kuriomis suteikiama pakankama su leidžiama vairavimo trukme ir privalomomis pertraukomis bei poilsio laikotarpiais susijusi apsauga. Valstybės narės praneša Komisijai apie atitinkamas tokiems vairuotojams taikomas nacionalines taisykles.“;

15) 16 straipsnio 3 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) turi apimti visus 2 dalyje nurodytus duomenis, susijusius su minimaliu laikotarpiu, apimančiu kontrolės dieną ir ankstesnes 56 dienas; tie duomenys turi būti reguliariai atnaujinami, o atnaujinimo laikotarpis neturi viršyti vieno mėnesio.“;

16) 19 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą ir Reglamentą (ES) Nr. 165/2014, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos ir proporcingos pažeidimų sunkumui, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB (*) III priede, taip pat jos turi būti atgrasomos ir nediskriminacinės. Nė už vieną šio reglamento ar Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie tas taisykles ir priemones, taip pat apie nacionaliniu lygmeniu pasirinktus jų proporcingumo vertinimo metodą ir kriterijus valstybės narės praneša Komisijai. Valstybės narės nedelsdamos praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus. Komisija apie tas taisykles ir priemones ir bet kokius jų pakeitimus informuoja kitas valstybes nares. Komisija užtikrina, kad ši informacija visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis būtų paskelbta specialioje viešojo interneto svetainėje, kurioje pateikiama išsami informacija apie tokias valstybėse narėse taikytinas sankcijas.

(*) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 ir Direktyvai 2002/15/EB dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinės teisės aktų įgyvendinti, panaikinanti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).“;

17) 22 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

b) 2 dalis papildoma šiuo punktu:

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

c) įterpiamos šios dalys:

„3a. Keisdamosi informacija pagal šį reglamentą, valstybės narės naudojasi ryšių palaikymo įstaigomis, paskirtomis pagal Direktyvos 2006/22/EB 7 straipsnį.

3b. Tarpusavio administracinis bendradarbiavimas vykdomas ir pagalba teikiama nemokamai.“;

18) įterpiamas šis straipsnis:

„23a straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 8a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d.

Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8a straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros (*) nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

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

(*) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

19) 24 straipsnio 2 dalis yra pakeičiama taip:

„2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 (*) 4 straipsnis.

2a. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

(*) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

20) 25 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalies b punkte nurodytais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi bendri požiriai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

2 straipsnis

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

1) 1 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą pakeičiama taip:

„1. Šiame reglamente nustatomos pareigos ir reikalavimai, susiję su tachografų, naudojamų kelių transporto priemonėse, konstrukcija, instaliavimu, naudojimu, bandymu ir kontrole, siekiant patikrinti, kaip laikomasi Reglamento (EB) Nr. 561/2006, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 (*), (EB) Nr. 1072/2009 (**) ir (EB) Nr. 1073/2009 (***), Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB (****) ir Tarybos direktyvų 92/6/EEB (*****) ir 92/106/EEB (*****), ir, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvų 96/71/EB (*****), 2014/67/ES (******) ir (ES) 2020/1057 (*****).“

(*) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).

(**) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

(***) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

(****) 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

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

(******) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

(******) 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1).

(******) 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/67/ES dėl Direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje vykdymo užtikrinimo ir kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas) (OL L 159, 2014 5 28, p. 11).

(******) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 249, 2020 7 31, p. 49).“;

2) 3 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ne vėliau kaip po trejų metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo toliau nurodytose transporto priemonių kategorijose, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojami išmanieji tachografai, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose:

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

4a. Ne vėliau kaip po ketverių metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo transporto priemonėse, kuriose sumontuotas išmanusis tachografas, atitinkantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2016/799 (*) IC priedą, naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojamas išsamusis tachografas, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.“;

(*) 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016 5 26, p. 1).“;

3) 4 straipsnio 2 dalyje po ketvirtos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

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

4) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Duomenų apsauga

1. Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenys pagal šį reglamentą būtų tvarkomi tik siekiant patikrinti, kaip laikomasi šio reglamento ir reglamentų (EB) Nr. 561/2006, (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009, (EB) Nr. 1073/2009, direktyvų 2002/15/EB, 92/6/EEB ir 92/106/EEB ir, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu – direktyvų 96/71/EB, 2014/67/ES ir (ES) 2020/1057.

2. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad asmens duomenys būtų apsaugoti nuo jų panaudojimo kitais tikslais nei tie, kurie yra susiję tik su 1 dalyje nurodytais Sąjungos teisės aktais, kai tai susiję su:

- a) pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) naudojimu vietos nustatymo duomenims registruoti, kaip nurodyta 8 straipsnyje;
- b) nuotolinio ryšio naudojimu kontrolės tikslais, kaip nurodyta 9 straipsnyje, tachografų su sąsaja naudojimu, kaip nurodyta 10 straipsnyje, elektroniniu keitimusi informacija apie vairuotojų korteles, kaip nurodyta 31 straipsnyje, visų pirma tarpvalstybiniu keitimusi tokiais duomenimis su trečiosiomis valstybėmis ir
- c) transporto įmonių atliekamu apskaitos tvarkymu, kaip nurodyta 33 straipsnyje.

3. Skaitmeniniai tachografai projektuojami taip, kad būtų užtikrinamas privatumas. Tvarkomi tik tie duomenys, kurie yra būtini 1 dalyje nurodytais tikslais.

4. Transporto priemonių savininkai, transporto įmonės ir visi kiti susiję subjektai, kai taikytina, laikosi atitinkamų asmens duomenų apsaugos nuostatų.“;

5) 8 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas patikrinti, kaip laikomasi atitinkamų teisės aktų, transporto priemonės pozicija automatiškai registruojama toliau nurodytuose taškuose arba artimiausiame taške iki tokių vietų, kuriose yra palydovinio ryšio signalas:

- kasdienio darbo laiko pradžios vietoje,
- kiekvieną kartą, kai transporto priemonė kerta valstybės narės sieną,
- kiekvieną kartą, kai transporto priemonė pakraunama ar iškraunama,
- kas tris bendros vairavimo trukmės valandas ir
- kasdienio darbo laiko pabaigos vietoje.

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

Tuo tikslu pirmą kartą registruotose transporto priemonėse praėjus 36 mėnesiams po 11 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo sumontuojamas tachografas, sujungtas su vietos nustatymo paslauga, pagrįsta palydovine navigacijos sistema.

Vis dėlto pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose ir antroje pastraipoje nurodytas sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimas taikomas valstybėje narėje pirmą kartą praėjus daugiau nei dvejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo užregistruotoms transporto priemonėms, nedarant poveikio pareigai vėliau atlikti permontavimą tam tikrose transporto priemonėse pagal 3 straipsnio 4 dalį.“;

6) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Praėjus trejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų, įsigaliojimo, valstybės narės savo kontrolės institucijas tinkamu mastu aprūpina nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga, būtina šiame straipsnyje nurodytam duomenų perdavimui, atsižvelgdamos į savo konkrečius vykdymo užtikrinimo reikalavimus ir strategijas. Iki tol valstybės narės gali nuspręsti, ar savo kontrolės institucijas aprūpinti tokia nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. 1 dalyje nurodytas ryšys su tachografu užmezgamas, tik jei to reikalaujama naudojant kontrolės institucijų įrangą. Ryšys apsaugomas siekiant užtikrinti duomenų vientisumą ir įrašymo bei kontrolės įrangos autentiškumą. Prieiga prie perduotų duomenų suteikiama tik kontrolės institucijoms, įgaliotoms tikrinti, ar nepažeidžiami 7 straipsnio 1 dalyje nurodyti Sąjungos teisės aktai ir šis reglamentas, ir dirbtuvėms, jei tokia prieiga būtina siekiant patikrinti, ar tachografas veikia teisingai.“;

c) 4 dalis papildoma šia įtrauka:

„— maksimalios vairavimo trukmės viršijimu.“;

7) 10 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Transporto priemonių, kurios valstybėje narėje buvo pirmą kartą užregistruotos praėjus daugiau nei dvejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo, tachografuose turi būti sumontuota pirmoje pastraipoje nurodyta sąsaja.“;

8) 11 straipsnis iš dalies pakeičiamas taip:

a) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Siekiant užtikrinti, kad išmanieji tachografs atitiktų šiame reglamente nustatytus principus ir reikalavimus, Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, priima išsamias nuostatas, būtinas vienodam 8, 9 ir 10 straipsnių taikymui, išskyrus nuostatas, kuriomis būtų numatytas papildomų duomenų registravimas tachografu.“;

Ne vėliau kaip 2021 m. rugpjūčio 21 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl vienodo pareigos registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, nurodytais 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose ir 8 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje, taikymo.

Ne vėliau kaip 2022 m. vasario 21 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos, būtinos vienodam taisyklių dėl duomenų reikalavimų ir funkcijų, įskaitant šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsnius, ir dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 2 straipsnio 1 dalies aa punkte nurodytų transporto priemonių tachografų sumontavimo, taikymui.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros“;

b) antros dalies įžanginis sakinyss pakeičiamas taip:

„Šio straipsnio pirmoje, antroje ir trečioje pastraipose nurodytomis išsamiomis nuostatomis:“;

9) 22 straipsnio 5 dalies trečia ir ketvirta pastraipos pakeičiamos taip:

„Nuimtas arba sulaužytas plombas nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per septynias dienas nuo jų nuėmimo arba sulaužymo pakeičia patvirtintas montuotojas arba dirbtuvė. Tai atvejais, kai plombos buvo nuimtos arba sulaužytos kontrolės tikslais, nepagrįstai nedelsiant jas gali pakeisti plombavimo įrangą ir unikalų specialų ženklą turintis kontrolės pareigūnas.

Kontrolės pareigūnui nuėmus plombą, kontrolės kortelė į tachografą turi būti įkišta nuo plombos nuėmimo momento iki patikrinimo pabaigos, įskaitant atvejį, kai uždedama nauja plomba. Kontrolės pareigūnas raštu parengia pareiškimą, kuriame pateikiama bent ši informacija:

- transporto priemonės identifikavimo numeris,
- pareigūno vardas ir pavardė,
- kontrolės institucija ir valstybė narė,
- kontrolės kortelės numeris,
- nuimtos plombos numeris,
- plombos nuėmimo data ir laikas,
- naujos plombos numeris tuo atveju, jeigu kontrolės pareigūnas uždėjo naują plombą.

Prieš pakeičiant plombas, patvirtinta dirbtuvė atlieka tachografo patikrinimą ir kalibravimą, išskyrus atvejus, kai plomba buvo nuimta arba sulaužyta kontrolės tikslais ir ją pakeitė kontrolės pareigūnas.“;

10) 26 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„7a. Išduodančiosios valstybės narės kompetentinga institucija gali reikalauti, kad vairuotojas pakeistų vairuotojo kortelę nauja kortele, jei tai būtina siekiant laikytis atitinkamų techninių specifikacijų.“;

11) 34 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Vairuotojai registracijos lapus arba vairuotojo korteles naudoja kiekvieną dieną, kurią jie vairuoja transporto priemonę, pradedant nuo to momento, kai jie perima transporto priemonę. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima ištraukti iki kasdienio darbo laiko pabaigos, nebent juos leidžiama ištraukti dėl kitų priežasčių arba kai tai būtina norint įvesti šalies simbolių kirtus sieną. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima naudoti ilgesnį laikotarpį nei numatyta.“;

b) 5 dalies b punktas iš dalies keičiamas taip:

i) iv papunktis pakeičiamas taip:

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

ii) papildoma šiuo papunkčiu:

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

c) 6 dalis papildoma šiuo punktu:

„f) šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius. Vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolių pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje įmanomoje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolių įveda atvykimo uoste ar stotyje.“;

d) 7 dalies pirmą pastraipą pakeičiama taip:

„7. Vairuotojas į skaitmeninį tachografą įveda tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius.

Ne vėliau kaip 2022 m. vasario 2 d. vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolių pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje įmanomoje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolių įveda atvykimo uoste ar stotyje.

Valstybės narės gali reikalauti, kad transporto priemonių, kurios naudojamos jų teritorijoje atliekant vežimo operacijas, vairuotojai prie šalies simbolio nurodytų išsamesnius geografinius duomenis, jei tos valstybės narės tuos išsamius geografinius duomenis perdavė Komisijai anksčiau nei 1998 m. balandžio 1 d.

Vairuotojai pirmoje pastraipoje nurodytos informacijos neprivalo įvesti, jei tachografas automatiškai įregistruoja vietos nustatymo duomenis pagal 8 straipsnį.“;

12) 36 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) i punktas pakeičiamas taip:

„i) einamosios dienos ir ankstesnių 56 dienų registracijos lapus;“;

ii) iii punktas pakeičiamas taip:

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

b) 2 dalies ii punktas pakeičiamas taip:

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

3 straipsnis

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

Tačiau jo 1 straipsnio 15 punktas ir 2 straipsnio 12 punktas taikomi nuo 2024 m. gruodžio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 15 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
D.M. SASSOLI

Tarybos vardu
Pirmininkė
J. KLOECKNER