

I

(Tiesību akti, kuru publicēšana ir obligāta)

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

tā kā:

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 71. pantu,

- (1) Autotransporta jomā Padomes Regula (EEK) Nr. 3820/85 (1985. gada 20. decembris) par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu ⁽⁴⁾ ir paredzēta, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes transporta metodēm, īpašu uzsvāru liekot uz autotransporta nozari, un lai uzlabotu satiksmes drošību un darba apstākļus. Progress šajās jomās būtu jāaizsargā un jāturpina.

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi ⁽⁵⁾, prasa dalībvalstīm veikt pasākumus, kas ierobežo maksimālo darba laiku nedēļā autotransporta apkalpju locekļiem.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

- (3) Ir bijušas grūtības ar konkrētu Regulas (EEK) Nr. 3820/85 noteikumu interpretāciju, piemērošanu un īstenošanu Kopienā visās dalībvalstīs vienādi saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas iesaistīti iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos.

apspriedusies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2005. gada 8. decembrī apstiprināto tekstu,

- (4) Ir nepieciešama efektīva un vienota šo noteikumu piemērošana, lai sasniegtu to mērķus un lai nebūtu neskaidrību šo normatīvo aktu piemērošanā. Tādējādi ir nepieciešams skaidrāks un vienkāršāks noteikumu kopums, ko autotransporta nozare un kontroles struktūras var vieglāk saprast, interpretēt un piemērot.

⁽¹⁾ OV C 51 E, 26.2.2002., 234. lpp.

⁽²⁾ OV C 221, 17.9.2002., 19. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2003. gada 14. janvāra Atzinums (OV C 38 E, 12.2.2004., 152. lpp.), Padomes 2004. gada 9. decembra Kopējā nostāja (OV C 63 E, 15.3.2005., 11. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2005. gada 13. aprīļa Nostāja (OV C 33 E, 9.2.2006., 425. lpp.). Eiropas Parlamenta 2006. gada 2. februāra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2006. gada 2. februāra Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 370, 31.12.1985., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/59/EK (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.).

⁽⁵⁾ OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

- (5) Šajā regulā paredzētie noteikumi attiecībā uz darba apstākļiem nedrīkst apdraudēt nozares darba devēju un darba ņēmēju tiesības, noslēdzot kolektīvo līgumu vai kā citādi, paredzēt strādniekiem labvēlīgākus nosacījumus.
- (6) Ir vēlams skaidri definēt precīzu šīs regulas piemērošanas jomu, precizējot galvenās tajā iekļauto transportlīdzekļu kategorijas.
- (7) Šī regula attiecas tikai uz autopārvadājumiem, ko veic vai nu tikai Kopienā, vai starp Kopienā, Šveici un valstīm, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma Līgumslēdzējas puses.
- (8) 1970. gada 1. jūlija Eiropas Līgumam par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (AETR) vajadzētu attiekties uz kravu un pasažieru autopārvadājumiem, ko veic transportlīdzekļi, kuri ir reģistrēti jebkurā dalībvalstī vai jebkurā valstī, kas ir AETR Līgumslēdzēja puse, uz pārvadājuma posmu, kas veikts starp Kopienā un trešo valsti, kas nav Šveice, un valstīm, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma Līgumslēdzējas puses, vai caur šādu valsti. Ir svarīgi pārveidot AETR cik ātri vien iespējams, vēlāmākais divu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā, lai tā noteikumus saskaņotu ar šo regulu.
- (9) Gadījumā, ja autopārvadājumiem tiek izmantoti transportlīdzekļi, kas ir reģistrēti trešā valstī, kura nav AETR Līgumslēdzēja puse, AETR noteikumi attieksies tikai uz to pārvadājuma daļu, kas veikta Kopienā vai valstīs, kuras ir AETR Līgumslēdzējas puses.
- (10) Ņemot vērā to, ka AETR priekšmets ir šīs regulas darbības jomā, pilnvaras apspriest un noslēgt līgumu ir Kopienai.
- (11) Ja grozījumi Kopienas iekšējos noteikumos attiecīgajā jomā rada vajadzību veikt atbilstīgus grozījumus AETR, dalībvalstīm būtu jārikojas kopīgi, lai panāktu šādus grozījumus AETR saskaņā ar tajā noteikto kārtību, cik ātri vien iespējams.
- (12) Izņēmumu saraksts būtu jāatjaunina, lai atspoguļotu attīstību autotransporta sektorā pēdējos deviņpadsmit gados.
- (13) Būtu jāparedz visu galveno jēdzienu definīcijas, lai interpretāciju padarītu vieglāku un nodrošinātu, ka šī regula tiek piemērota vienādi. Turklāt būtu jāpieņem pūliņi, lai nodrošinātu, ka valstu pārraudzības iestādes vienādi interpretē un piemēro šo regulu. Šajā regulā paredzētā "nedēļas" definīcija nedrīkstētu kavēt transportlīdzekļu vadītājus sākt viņu darba nedēļu jebkurā nedēļas dienā.
- (14) Lai garantētu efektīvu kontroli, ir nepieciešams nodrošināt, lai kompetentās iestādes – veicot pārbaudes uz ceļiem un pēc pārejas perioda – būtu spējīgas noskaidrot, vai transportlīdzekļa vadīšanas laikposmi un atpūtas laikposmi ir pareizi ievēroti pārbaudes dienā un iepriekšējās 28 dienās.
- (15) Lai panāktu digitālo tahogrāfu efektīvu un vienotu ieviešanu, kā paredzēts Padomes Regulā (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā,⁽¹⁾ un šajā regulā, ir nepieciešams precizēt un vienkāršot pamatnoteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem. Turklāt pastāvīgajā komitejā dalībvalstu kontroles iestādēm būtu jācenšas panākt kopīgu izpratni par šīs regulas īstenošanu.
- (16) Ir pierādījies, ka saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3820/85 ir iespējams ielānot ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus un pārtraukumus tā, lai transportlīdzekļa vadītājs varētu vadīt transportlīdzekli ilgāk par pieļaujamo laiku bez atpūtas, kas noved pie satiksmes drošības un transportlīdzekļa vadītāja darba apstākļu pasliktināšanās. Tādējādi ir ieteicams nodrošināt, lai pārtraukumi ir paredzēti tā, lai varētu izvairīties no pārkāpumiem.
- (17) Šīs regulas mērķis ir uzlabot sociālos apstākļus darbiniekiem, uz kuriem tā attiecas, kā arī uzlabot vispārējo satiksmes drošību. Lai to panāktu, tā galvenokārt paredz noteikumus, kas attiecas uz maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu vienā dienā, vienā nedēļā un divu secīgu nedēļu laikposmā, kā arī noteikumus, kas liek transportlīdzekļu vadītājiem veikt regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vismaz reizi divās secīgās nedēļās, un noteikumus, ka paredz, ka ikdienas atpūtas laikposms nekādā ziņā nedrīkstētu būt īsāks par deviņām nepārtrauktām stundām. Tā kā šis noteikumu kopums garantē atbilstošu atpūtu, un ņemot vērā iepriekšējo gadu īstenošanas pieredzi, saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu kompensēšanas sistēma vairs nav nepieciešama.
- (18) Daudzas autopārvadājumu operācijas Kopienā kā brauciena daļu ietver transportu ar prāmi vai vilcienu. Tāpēc attiecībā uz šādām operācijām būtu jāparedz skaidri un atbilstīgi noteikumi par ikdienas atpūtas laikposmiem un pārtraukumiem.
- (19) Ņemot vērā pieaugumu pasažieru un kravu pārrobežu pārvadājumos, ir vēlams satiksmes drošības labā un, lai uzlabotu pārbaudes uz ceļiem un pārbaudes uzņēmumu telpās, ietvert transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus, atpūtas laikposmus un pārtraukumus, kas veikti citās dalībvalstīs vai trešās valstīs, un noteikt vai atbilstīgie noteikumi ir pilnībā un pareizi ievēroti.

⁽¹⁾ OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 432/2004 (OV L 71, 10.3.2004., 3. lpp.).

- (20) Transporta uzņēmumu atbildībai būtu jāattiecas vismaz uz tiem transporta uzņēmumiem, kas ir juridiskas vai fiziskas personas, un tā nedrīkstētu izslēgt vērsanos pret fiziskām personām, kuras ir šīs regulas noteikumu pārkāpumu izdarītāji, ierosinātāji vai līdzdalībnieki.
- (21) Transportlīdzekļu vadītāji, kuri strādā vairākos autotransporta uzņēmumos, sniedz katram uzņēmumam attiecīgu informāciju, lai tie varētu izpildīt savus pienākumus saskaņā ar šo regulu.
- (22) Lai veicinātu sociālo attīstību un uzlabotu satiksmes drošību, katra dalībvalsts saglabā tiesības pieņemt noteiktus atbilstīgus pasākumus.
- (23) Valstu atkāpēm vajadzētu atspoguļot izmaiņas autotransporta nozarē un attiekties vienīgi uz tiem elementiem, kurus pašlaik neskar konkurences spiediens.
- (24) Dalībvalstīm vajadzētu paredzēt noteikumus transportlīdzekļiem, kurus izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem un kuru maršruta garums nepārsniedz 50 km. Šiem noteikumiem būtu jānodrošina attiecīga aizsardzība, nosakot pieļaujamos transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus, obligātos pārtraukumus un atpūtas laikposmus.
- (25) Efektīvas piemērošanas dēļ ir vēlams, lai regulāros vietējos un starptautiskos pasažieru pārvadājumus pārbaudītu, izmantojot standarta reģistrācijas ierīces.
- (26) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tos īsteno. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, proporcionāliem, preventīviem un nediskriminējošiem. Kopējā pasākumu klāstā, kas paredzēti dalībvalstīm, būtu jāiekļauj arī iespēja aizturēt transportlīdzekli, ja ir konstatēti nopietni pārkāpumi. Noteikumiem, kas ietverti šajā regulā attiecībā uz sodiem vai procesiem, nebūtu jāietekmē valstu tiesību aktus, kas attiecas uz pierādīšanas pienākumu.
- (27) Skaidras un efektīvas kontroles nolūkā ir vēlams nodrošināt vienvērtīgus noteikumus par transporta uzņēmumu atbildību un transportlīdzekļu vadītāju atbildību, ja pārkāpta šī regula. Šī atbildība var izpausties kā sods, civiltiesiskie vai administratīvie sodi, atkarībā no dalībvalsts.
- (28) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, paredzēt skaidrus kopīgus noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas periodiem – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka – ņemot vērā vajadzību pēc saskaņotas darbības – šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (29) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (30) Ņemot vērā to, ka noteikumi par apkalpes locekļu minimālo vecumu ir paredzēti Direktīvā 2003/59/EK ⁽²⁾ un ka tiem jābūt transponētiem līdz 2009. gadam, šajā regulā ir vajadzīgi tikai pārejas posma noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju minimālo vecumu.
- (31) Regula (EEK) Nr. 3821/85 būtu jāgroza, lai precizētu transporta uzņēmumu un transportlīdzekļu vadītāju specifiskos pienākumus, kā arī lai veicinātu juridisko noteiktību un atvieglinātu transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu un atpūtas laikposmu ierobežojumu piemērošanu pārbaudēs uz ceļa.
- (32) Regula (EEK) Nr. 3821/85 būtu jāgroza arī tāpēc, lai nodrošinātu juridisko noteiktību attiecībā uz digitālo tahogrāfu ieviešanas un vadītāja karšu pieejamības jaunajiem datumiem.
- (33) Reģistrācijas kontrolierīču ieviešana saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2135/98, tādējādi ļaujot elektroniski reģistrēt transportlīdzekļa vadītāja darbības vieta vadītāja kartē 28 dienu periodā un transportlīdzekļa darbības 365 dienu periodā, nākotnē pārbaudes uz ceļiem padarīs ātrākas un pilnīgākas.
- (34) Saskaņā ar Direktīvu 88/599/EEK ⁽³⁾ pārbaudes uz ceļiem attiecas tikai uz transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laikposmiem, ikdienas atpūtas laikposmiem un pārtraukumiem. Digitālo reģistrācijas kontrolierīču uzstādīšana ļaus transportlīdzekļa vadītāja un transportlīdzekļa datus saglabāt elektroniski, un datus varēs uz vietas elektroniski izvērtēt. Laika gaitā tam būtu jānodrošina iespēja veikt vienkāršas pārbaudes attiecībā uz regulārajiem un saīsinātajiem ikdienas atpūtas laikposmiem, kā arī attiecībā uz regulārajiem un saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem un kompensācijas atpūtu.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.). Direktīvā grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2004/66/EK (OV L 168, 1.5.2004., 35. lpp.).

⁽³⁾ Padomes 1988. gada 23. novembra Direktīva 88/599/EEK par standarta pārbaudes procedūram, lai īstenotu Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu un Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 352, 29.11.1988., 55. lpp.).

- (35) Pieredze rāda, ka šīs regulas noteikumu ievērošanu un jo īpaši noteiktā maksimālā divu secīgu nedēļu transportlīdzekļa vadīšanas laikposma ievērošanu var nodrošināt tikai tad, ja pārbaudēs uz ceļiem tiek veikta pareiza un efektīva kontrole attiecībā uz visu minēto laikposmu.
- (36) Tiesisko noteikumu piemērošanai attiecībā uz digitālajiem tahogrāfiem vajadzētu būt saskaņā ar šo regulu, lai varētu sasniegt labāko efektivitāti dažu sociālās jomas noteikumu kontrolē un īstenošanā autotransporta jomā.
- (37) Skaidrības un racionalizācijas nolūkos, Regula (EEK) Nr. 3820/1985 būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu,

- b) transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti trešās valstīs, kas nav AETR Līgumslēdzējas puses, tikai tajā brauciena posmā, kurš veikts Kopienas teritorijā, vai to valstu teritorijā, kas ir AETR Līgumslēdzējas puses.

AETR noteikumi būtu jāaskaņo ar šīs regulas noteikumiem tā, lai galvenie šīs regulas noteikumi ar AETR starpniecību attiektos uz šādiem transportlīdzekļiem jebkurā brauciena posmā, kas veikts Kopienas teritorijā.

3. pants

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

Šī regula neattiecas uz pārvadājumiem ar:

I NODAĻA

IEVADA NOTEIKUMI

1. pants

Šī regula paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, lai saskaņotu konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, un lai uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību. Šīs regulas noteikumu mērķis ir arī attīstīt uzlabotu uzraudzības un ieviešanas praksi dalībvalstīs un uzlabot darba praksi autopārvadājumu jomā.

2. pants

1. Šī regula attiecas uz pārvadājumiem ar:

- a) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 3,5 tonnas; vai
- b) pasažieru pārvadāšanai paredzētiem transportlīdzekļiem, kuru konstrukcijas īpašības un aprīkojums ir piemērots vairāk kā deviņu personu pārvadāšanai, ieskaitot transportlīdzekļa vadītāju, un kas ir paredzēti šādam mērķim.

2. Neatkarīgi no transportlīdzekļa reģistrācijas valsts, šī regula attiecas uz autotransporta pārvadājumiem, ko veic:

- a) tikai Kopienā; un
- b) starp Kopienas, Šveici un valstīm, kas ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma Līgumslēdzējas puses.

3. Eiropas Līgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos, (AETR) šīs regulas vietā attiecas uz starptautiskajiem autopārvadājumiem, kuru daļa tiek veikta teritorijā, kas atrodas ārpus 2. punktā minētajām zonām, ar:

- a) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Kopienā vai valstīs, kas ir AETR Līgumslēdzējas puses, visa brauciena laikā;

- a) transportlīdzekļiem, ko izmanto regulāriem pasažieru pārvadājumiem, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus;

- b) transporta līdzekļiem, kuru maksimālais atļautais ātrums nepārsniedz 40 kilometrus stundā;

- c) transportlīdzekļiem, kas pieder vai ko bez transportlīdzekļa vadītāja nomā bruņotie spēki, civilās aizsardzības dienesti, ugunsdzēsības dienesti vai sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, ja pārvadājuma veikšana izriet no šo dienestu uzdevumiem un ir to kontrolē;

- d) transportlīdzekļiem, ko izmanto ārkārtas situācijās un glābšanas operācijās, tostarp transportlīdzekļiem, ko izmanto humānās palīdzības kravu nekomerciāliem pārvadājumiem;

- e) specializētiem transportlīdzekļiem, ko izmanto medicīnas vajadzībām;

- f) specializētiem avārijas transportlīdzekļiem, kas darbojas 100 km rādiusā ap to bāzes vietu;

- g) transportlīdzekļiem, ko testē uz ceļa tehniskās attīstības, remonta vai uzturēšanas nolūkā, kā arī jauniem un pārbūvētiem transportlīdzekļiem, kas vēl nav ekspluatācijā;

- h) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām ar maksimālo pieļaujamo masu, kas nepārsniedz 7,5 tonnas, un kas tiek izmantoti nekomerciāliem kravu pārvadājumiem;

- i) komerciāliem transportlīdzekļiem, kam ir vēsturisks statuss saskaņā ar tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā tie tiek ekspluatēti, un kas tiek izmantoti nekomerciāliem pasažieru vai kravu pārvadājumiem.

4. pants

Šajā regulā:

- a) “autopārvadājums” nozīmē jebkuru daļēji vai tikai pa publiski pieejamu ceļu veiktu braucienu ar transportlīdzekli – piekrautu vai nē – ko izmanto, lai pārvadātu pasažierus vai kravu;
- b) “transportlīdzeklis” nozīmē mehānisko transportlīdzekli, vilcēju, piekabi un puspiekabi, vai šo transportlīdzekļu kombināciju, kas definēta šādi:
- “mehāniskais transportlīdzeklis” – jebkurš mehānisks pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa autoceļu, bet kas nebrauc pa sliedēm, un ko izmanto pasažieru vai kravu pārvadāšanai,
 - “vilcējs” – jebkurš mehānisks pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa autoceļu, bet kas nebrauc pa sliedēm, un kas paredzēts piekabju, puspiekabju, agregātu vai mehānismu vilkšanai, stumšanai vai pārvietošanai,
 - “piekabe” – jebkurš transportlīdzeklis, kas paredzēts savienošanai ar mehānisko transportlīdzekli vai vilcēju,
 - “puspiekabe” – piekabe bez priekšējās ass, ko savieno tā, ka nozīmīgu tās svara un tās kravas svara daļu nes vilcējs vai mehāniskais transportlīdzeklis;
- c) “transportlīdzekļa vadītājs” nozīmē jebkuru personu, kas vada transportlīdzekli pat īsu laikposmu vai kas atbilstīgi viņa pienākumiem tiek vesta transportlīdzeklī, lai vajadzības gadījumā varētu to vadīt;
- d) “pārtraukums” nozīmē jebkuru laikposmu, kura laikā transportlīdzekļa vadītājs nedrīkst vadīt transportlīdzekli vai veikt kādu citu darbu un kurš tiek izmantots tikai spēku atgūšanai;
- e) “cits darbs” nozīmē jebkādas darbības, kas tiek definētas kā darba laiks Direktīvas 2002/15/EK 3. panta a) apakšpunktā un kas nav “transportlīdzekļa vadīšana”, tostarp jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam transporta nozarē vai ārpus tās;
- f) “atpūta” nozīmē jebkuru nepārtrauktu laikposmu, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem;
- g) “ikdienas atpūtas laikposms” nozīmē ikdienas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver “regulāru ikdienas atpūtas laikposmu” un “saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu”:
- “regulārs ikdienas atpūtas laikposms” nozīmē jebkuru vismaz 11 stundas ilgu nepārtrauktu atpūtu. Pārmaiņus, šo regulāro ikdienas atpūtas laikposmu var ņemt divos atsevišķos laikposmos, no kuriem pirmais ir vismaz 3 stundas ilgs nepārtraukts laikposms un otrais – vismaz 9 stundas ilgs nepārtraukts laikposms,
 - “saīsināts ikdienas atpūtas laikposms” nozīmē jebkuru atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 9 stundas, bet mazāk kā 11 stundas;
- h) “iknedēļas atpūtas laikposms” nozīmē nedēļas laikposmu, ko transportlīdzekļa vadītājs drīkst brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem un kas ietver “regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu” un “saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu”:
- “regulārs iknedēļas atpūtas laikposms” nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir vismaz 45 stundas,
 - “saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms” nozīmē jebkuru atpūtu, kas ir mazāk nekā 45 stundas un ko saskaņā ar 8. panta 6. punkta nosacījumiem var saīsināt līdz, mazākais, 24 secīgām stundām;
- i) “nedēļa” nozīmē laikposmu no pirmdienas plkst. 00.00 līdz svētdienas plkst. 24.00;
- j) “transportlīdzekļa vadīšanas laiks” nozīmē transportlīdzekļa vadīšanas darbības ilgumu, ko reģistrē:
- automātiski vai pusautomātiski ar reģistrācijas kontrolierīcēm, kā noteikts Regulas (EEK) Nr. 3821/85 1. un 1.B pielikumā; vai
 - ar roku, kā noteikts Regulas (EEK) Nr. 3821/85 16. panta 2. punktā;
- k) “transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks” nozīmē kopējo uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laiku starp viena ikdienas atpūtas laikposma beigām un otra ikdienas atpūtas laikposma sākumu, vai starp ikdienas atpūtas laikposmu un iknedēļas atpūtas laikposmu;
- l) “transportlīdzekļa iknedēļas vadīšanas laiks” nozīmē nedēļas laikā kopā uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laiku;
- m) “maksimālā pieļaujamā masa” nozīmē maksimālo atļauto piekrauta transportlīdzekļa masu, ar kādu to var ekspluatēt;
- n) “regulārie pasažieru pārvadājumi” nozīmē iekšzemes un starptautiskus pakalpojumus, kā noteikts 2. pantā Pado-
mes Regulā (EEK) Nr. 684/92 (1992. gada 16. marts) par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem ⁽¹⁾;
- o) “pārvadājums ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem” ir stāvoklis, kad katrā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā starp jebkuriem diviem secīgiem ikdienas atpūtas laikposmiem vai starp ikdienas atpūtas laikposmu un iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī ir vismaz divi transportlīdzekļa vadītāji, kas var vadīt transportlīdzekli. Veicot pārvadājumu ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, pirmajā stundā vēl viena vai vairāku vadītāju klātbūtne ir vēlama, bet pārējā laikposmā tā ir obligāta;

⁽¹⁾ OV L 74, 20.3.1992., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

- p) "transporta uzņēmums" nozīmē jebkuru fizisku vai juridisku personu, jebkuru cilvēku asociāciju vai grupu, kas nav juridiska persona, vienalga vai peļņu gūstošu, vai nē, vai kādu oficiālu struktūru, kas vai nu ir juridiska persona, vai ir atkarīga no iestādes, kas ir juridiska persona, kas iesaistīta autopārvadājumos neatkarīgi no tā, vai tie ir komercpārvadājumi, vai pašpārvadājumi;
- q) "transportlīdzekļa vadīšanas laikposms" nozīmē uzkrāto transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu kopš brīža, kad transportlīdzekļa vadītājs uzsāk transportlīdzekļa vadīšanu pēc atpūtas laikposma vai reglamentētā pārtraukuma, līdz brīdim, kamēr viņš paņem atpūtas laikposmu vai reglamentēto pārtraukumu. Transportlīdzekļa vadīšanas laikposms var būt pārtraukts vai pārtraukts.

II NODAĻA

APKALPE, VADĪŠANAS LAIKPOSMI, PĀRTRAUKUMI UN ATPŪTAS LAIKPOSMI

5. pants

- Transportlīdzekļu vadītāju minimālais vecums ir 18 gadi.
- Transportlīdzekļu vadītāju palīgu minimālais vecums ir 18 gadi. Tomēr dalībvalstis var samazināt transportlīdzekļu vadītāju palīgu minimālo vecumu līdz 16 gadiem, ar noteikumu, ka:
 - transporta operācijas tiek veiktas vienā dalībvalstī līdz 50 kilometru rādiusā no vietas, kur bāzēts transportlīdzeklis, ieskaitot vietējos administratīvos apgabālus, kuru centri atrodas apgabalā, ko ietver šis rādiuss;
 - to dara arodmaģību nolūkā; un
 - ir ievēroti ierobežojumi, ko nodarbinātības jomā paredz attiecīgās dalībvalsts tiesību akti.

6. pants

- Ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laikposms nepārsniedz 9 stundas.

Tomēr ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu var pagarināt līdz, ilgākais, 10 stundām ne vairāk kā divreiz vienā nedēļā.

- Iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikposms nepārsniedz 56 stundas un nepārsniedz maksimālo iknedēļas darba laiku, kas noteikts Direktīvā 2002/15/EK.
- Kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divu secīgu nedēļu laikā nepārsniedz 90 stundas.
- Ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikposms ietver visu transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu Kopienas vai trešās valsts teritorijā.

5. Transportlīdzekļa vadītājs kā citu darbu atzīmē jebkuru laikposmu, kas pavadīts, kā aprakstīts 4. panta e) punktā, kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, veicot komercpārvadājumu ar transportlīdzekli, uz ko neattiecas šī regula, kā arī atzīmē jebkuru pieejamības laikposmu kopš viņa pēdējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 15. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šo ierakstu veic vai nu ar roku uz reģistrācijas diagrammas vai izdrukas, vai izmantojot manuālās ievadīšanas iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcēm.

7. pants

Pēc četrarpus transportlīdzekļa vadīšanas stundām transportlīdzekļa vadītājs ņem vismaz 45 minūšu pārtraukumu, izņemot gadījumu, ja viņš sāk atpūtas laikposmu.

Šo pārtraukumu var aizstāt ar vismaz 15 minūšu ilgu pārtraukumu, kam seko vismaz 30 minūšu ilgs pārtraukums, kas katrs sadalīts visā laikposmā tā, lai atbilstu pirmās daļas noteikumiem.

8. pants

1. Transportlīdzekļa vadītājam ir ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmi.

2. Katrā 24 stundu laikposmā pēc iepriekšējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām transportlīdzekļa vadītājam ir jāņem jauns ikdienas atpūtas laikposms.

Ja 24 stundu laikā ikdienas atpūtas laikposms ir vismaz 9 stundas, bet mazāk kā 11 stundas, tad attiecīgo atpūtas laikposmu uzskata par saīsinātu ikdienas atpūtas laikposmu.

3. Ikdienas atpūtas laikposmu var pagarināt, lai tas sasniegtu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vai saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu.

4. Transportlīdzekļa vadītājam drīkst būt, lielākais, trīs saīsināti ikdienas atpūtas laikposmi starp jebkuriem diviem iknedēļas atpūtas laikposmiem.

5. Atkāpjoties no 2. punkta, 30 stundu laikā no ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām transportlīdzekļa vadītājam, kurš iesaistīts pārvadājumā ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, ir jāņem jauns ikdienas atpūtas laikposms, kas ir vismaz 9 stundas.

6. Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs paņem vismaz:

— divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus, vai

— vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir vismaz 24 stundas. Tomēr saīsinājumu kompensē ar atbilstoši ilgu atpūtu, kas paņemta pirms trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu periodu beigās no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.

7. Jebkuru atpūtu, kas ir ņemta kā kompensācija saīsināta iknedēļas atpūtas laikposma vietā, ņem kopā ar atpūtas laikposmu, kura ilgums ir vismaz deviņas stundas.

8. Ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var ņemt transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā.

9. Iknedēļas atpūtas laikposmu, kas sākas vienā nedēļā un turpinās nākamajā nedēļā, var pieskaitīt jebkurai no šīm nedēļām, bet ne abām.

9. pants

1. Atkāpjoties no 8. panta, ja transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli, ko pārveda ar prāmi vai vilcienu, un viņš paņem regulāro ikdienas atpūtas laikposmu, tad šo laikposmu drīkst pārtraukt ne vairāk kā divas reizes, ar citām darbībām, kas kopumā nepārsniedz vienu stundu. Regulārā ikdienas atpūtas laikposmā, kas minēts 1. punktā, transportlīdzekļa vadītājam jābūt pieejamai guļavietai vai kušetei.

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 pieejama guļavietā vai kušete.

3. Laiku, kad transportlīdzekļa vadītājs vada, transportlīdzekli, uz kuru neattiecas šīs regulas darbības joma, dodoties uz transportlīdzekli, uz kuru attiecas šīs regulas darbības joma, vai no tā, ja šis transportlīdzeklis neatrodas transportlīdzekļa vadītāja mājās vai darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, skaita kā citu darbu.

III NODAĻA

TRANSPORTA UZŅĒMUMU ATBILDĪBA

10. pants

1. Transporta uzņēmums nedrīkst transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, maksāt atalgojumu, prēmiju vai algas piemaksu, tostarp par rādītājiem, kas saistīti ar nobraukto attālumu un/vai pārvadātās kravas daudzumu, izņemot gadījumus, kad šāda samaksa neapdraud satiksmes drošību un/vai neveicina šīs regulas pārkāpšanu.

2. Transporta uzņēmums organizē 1. punktā minēto transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu ievērot Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un šīs regulas II nodaļu. Transporta uzņēmums dod transportlīdzekļu vadītājiem atbilstīgus norādījumus un veic regulāras pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tiek ievērota Regulas (EEK) Nr. 3821/85 un šīs regulas II nodaļa.

3. Transporta uzņēmums ir atbildīgs par pārkāpumiem, ko ir izdarījuši uzņēmuma transportlīdzekļu vadītāji, pat ja pārkāpums ir izdarīts citā dalībvalstī vai kādā trešā valstī.

Neierobežojot dalībvalstu tiesības noteikt, ka transporta uzņēmumiem ir pilna atbildība, dalībvalsts var padarīt šo atbildību nosacītu, ja uzņēmums ir pārkāpis 1. un 2. punktu. Dalībvalsts atzīst jebkuru pierādījumu, kas pierāda, ka transporta uzņēmumu nevar pamatoti atzīt par atbildīgu par pārkāpumiem.

4. Uzņēmumi, kravu nosūtītāji, ekspeditori, ceļojumu operatori, galvenie uzņēmēji, apakšuzņēmēji un transportlīdzekļu vadītāju aģentūras nodrošina, ka līgumiski noteiktie pārvadājumu grafiki ir saskaņā ar šīs regulas noteikumiem.

5. a) Transporta uzņēmums, kas izmanto transportlīdzekļus, kuri aprīkoti ar reģistrācijas kontrolierīcēm, kas atbilst Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I B pielikumam, un uz kuriem attiecas šī regula, nodrošina:

i) ka visi dati tiek lejupielādēti no transportlīdzekļa datu saglabāšanas ierīces un vadītāja kartes tik bieži, kā to pieprasa dalībvalsts, un ka attiecīgie dati tiek lejupielādēti biežāk, lai nodrošinātu, ka tiek lejupielādēti visi dati par darbībām, ko ir veicis uzņēmums vai kas ir veiktas uzņēmuma labā;

ii) ka visi dati, kas lejupielādēti gan no transportlīdzekļa datu saglabāšanas ierīces, gan vadītāja kartes, tiek saglabāti vismaz divpadsmit mēnešus pēc to ierakstīšanas, un ka gadījumā, ja šādus datus pieprasa inspektors, tie ir pieejami vai nu tieši, vai attālināti;

b) šajā punktā terminu "lejupielādēšana" interpretē saskaņā ar definīciju, kas paredzēta Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I B pielikuma I nodaļas s). punktā;

c) Komisija saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru var noteikt maksimālo laikposmu, kādā saskaņā ar a) punkta i) apakšpunktu ir jāveic attiecīgo datu lejupielādēšana.

IV NODAĻA

IZŅĒMUMI

11. pants

Attiecībā uz tās teritorijā veiktiem autopārvadājumiem katra dalībvalsts var noteikt ilgākus minimālos pārtraukumus vai īsākus maksimālos transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus par tiem, kas noteikti no 6. līdz 9. pantā. To darot, dalībvalstis ņem vērā attiecīgos koplīgumus vai citas vienošanās starp sociālajiem partneriem. Tomēr šīs regulas noteikumi attiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem, kas iesaistīti starptautiskās transporta operācijās.

12. pants

Lai ļautu transportlīdzekļa vadītājam sasniegt atbilstīgu apstāšanās vietu, ar noteikumu, ka nav apdraudēta satiksmes drošība, transportlīdzekļa vadītājs var atkāpties no šīs regulas noteikumiem, kas noteikti no 6. līdz 9. pantā tiktāl, ciktāl tas nepieciešams personu, transportlīdzekļa vai tā kravas drošībai. Vēlākais, pēc ierašanās piemērotā apstāšanās vietā transportlīdzekļa vadītājs manuāli norāda šīs atkāpšanās iemeslus reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.

13. pants

1. Nodrošinot, ka netiek apdraudēti 1. pantā izklāstītie mērķi, katra dalībvalsts var savā teritorijā vai, ar attiecīgās valsts piekrišanu, citas dalībvalsts teritorijā pieļaut izņēmumus attiecībā uz 5. līdz 9. pantu un piemērot šādus izņēmumus saskaņā ar individuāliem nosacījumiem, izņēmumus attiecinot uz pārvadājumiem ar:

- a) transportlīdzekļiem, kuri pieder valsts iestādēm vai kurus tās bez transportlīdzekļa vadītāja nomā autopārvadājumu veikšanai, nekonkurējot ar privātiem transporta uzņēmumiem;
- b) transportlīdzekļiem, kurus izmanto vai bez transportlīdzekļa vadītāja nomā lauksaimniecības, dārzniecības, mežsaimniecības, zemkopības un zivsaimniecības uzņēmumi, lai preces, kas saistītas ar to komercdarbību, pārvadātu 100 kilometru rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas, kas ir kā daļa no to komercdarbības;
- c) vilcējiem, kurus izmanto lauksaimniecības un mežsaimniecības darbos, kas veikti līdz 100 kilometru rādiusā no vietas, kur bāzēts uzņēmums, kuram pieder transportlīdzeklis vai kurš to nomā;
- d) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, kuru maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 7,5 tonnas un kurus izmanto:
 - vispārējo pakalpojumu sniedzēji, kā noteikts 2. panta 13. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 97/67/EK (1997. gada 15. decembris) par kopīgiem noteikumiem Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus attīstībai un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai ⁽¹⁾, lai piegādātu sūtījumus kā vispārēju pakalpojuma daļu; vai
 - to materiālu, iekārtu vai mehānismu pārvadāšanai, kurus transportlīdzekļa vadītājs izmanto darba veikšanā.

Šādus transportlīdzekļus izmanto tikai 50 kilometru rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas un ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās;

- e) transportlīdzekļiem, ko izmanto vienīgi uz salām, kuru platība nepārsniedz 2 300 kvadrātkilometrus un kuras nav savienotas ar pārējo valsts teritoriju ar tiltu, braslu vai tuneli, ko var izmantot mehāniski transportlīdzekļi;
- f) transportlīdzekļiem, kurus izmanto, lai pārvadātu kravas līdz 50 kilometru rādiusā no vietas, kur bāzēts uzņēmums, kuri darbojas ar dabasgāzi vai sašķidrināto gāzi, vai elektrību, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes, nepārsniedz 7,5 tonnas;
- g) transportlīdzekļiem, kurus izmanto transportlīdzekļa vadīšanas mācībām un eksāmeņiem, lai iegūtu transportlīdzekļa vadītāja apliecību vai transportlīdzekļa vadītāja profesionālās kompetences sertifikātu, ar nosacījumu, ka tie netiek izmantoti komerciālai kravu vai pasažieru pārvadāšanai;
- h) transportlīdzekļiem, ko izmanto saistībā ar kanalizāciju, plūdu novēršanu, ūdens, gāzes un elektrības sistēmas uzturēšanas pakalpojumiem, ceļu uzturēšanu un pārraudzību, sadzīves atkritumu savākšanu un pārstrādi, telegrāfa un tālruņa pakalpojumiem, radio un televīzijas pārraidīšanu un radio un televīzijas pārraidītāju un uztvērēju noteikšanu;
- i) transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar 10 līdz 17 sēdvietām un ko izmanto vienīgi nekomerciāliem pasažieru pārvadājumiem;
- j) specializētiem transportlīdzekļiem, kas pārvadā cirku un atrakciju parku aprīkojumu;
- k) speciāli aprīkotiem pārvietojamu projektu transportlīdzekļiem, kuri – kad tie neatrodas kustībā – primāri tiek izmantoti kā izglītojošiem nolūkiem;
- l) transportlīdzekļiem, ko izmanto piena savākšanai no fermām un piena tvertņu vai dzīvnieku ēdināšanai paredzētu piena produktu nogādei atpakaļ fermās;
- m) specializētiem transportlīdzekļiem, kas pārvadā naudu un/vai vērtslīetas;
- n) transportlīdzekļiem, kurus izmanto, lai pārvadātu dzīvnieku atkritumus vai ķermeņus, ko nav paredzēts izmantot cilvēku patēriņam;
- o) transportlīdzekļiem, kurus izmanto tika uz ceļiem, kas atrodas tādās vietās, kā ostas un dzelzceļa termināli;
- p) transportlīdzekļiem, ko izmanto, lai pārvadātu dzīvus dzīvniekus no saimniecībām uz vietējiem tirgiem un atpakaļ vai no tirgiem uz vietējām kautuvēm 50 km rādiusā.

⁽¹⁾ OV L 15, 21.1.1998., 14. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

2. Dalībvalstis informē Komisiju par izņēmumiem, kas piešķirti saskaņā ar 1. punktu, un Komisija tos paziņo pārējām dalībvalstīm.

3. Dalībvalstis pēc Komisijas atļaujas savā teritorijā var piešķirt minimālus izņēmumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas transportlīdzekļiem, ko izmanto noteiktos apgabalos, kur iedzīvotāju blīvums ir mazā kā 5 cilvēki uz kvadrātkilometru, ja šādi izņēmumi neapdraud 1. pantā izklāstītos mērķus un ja tiek nodrošināta transportlīdzekļu vadītāju atbilstoša aizsardzība, šādos gadījumos:

- attiecībā uz regulāriem iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, ja to sarakstus ir apstiprinājušas attiecīgās iestādes (šādos gadījumos ir atļauti izņēmumi vienīgi attiecībā uz pārtraukumiem); un
- attiecībā uz kravu iekšzemes autopārvadājumiem, kurus veic kā pašpārvadājumus vai komercpārvadājumus un kuriem nav ietekmes uz vienoto tirgu, un kuri ir nepieciešami, lai saglabātu konkrētus ražošanas sektorus attiecīgajā teritorijā, un ja šīs regulas izņēmuma noteikumi paredz ierobežojošu rādiusu līdz 100 km.

Autopārvadājumi saskaņā ar šo izņēmumu var ietvert braucienu uz apvidu, kur iedzīvotāju blīvums ir 5 vai vairāk cilvēki uz kvadrātkilometru, vienīgi tāpēc, lai beigtu vai sāktu ceļojumu. Visiem šādiem pasākumiem ir jābūt pēc būtības un apjoma proporcionāliem.

14. pants

1. Nodrošinot, ka šādi izņēmumi nopietni neapdraud 1. pantā izklāstītos mērķus, dalībvalstis, saņemot Komisijas atļauju, var piešķirt izņēmumus no šīs regulas 6. līdz 9. panta, tostarp attiecībā uz pārvadājumiem, kas tiek veikti ārkārtas apstākļos.

2. Steidzamos gadījumos dalībvalstis var piešķirt pagaidu izņēmumu uz laiku, kas nepārsniedz 30 dienas, tūlīt to darot zināmu Komisijai.

3. Komisija pārējām dalībvalstīm paziņo par jebkuriem izņēmumiem, kas piešķirti saskaņā ar šo pantu.

15. pants

Dalībvalstis nodrošina, ka 3. panta a) punktā minēto transportlīdzekļu vadītājiem piemēro attiecīgās valsts tiesību aktus, kas nodrošina atbilstīgu aizsardzību saistībā ar pieļaujamajiem transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, obligātajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem.

V NODAĻA

KONTROLES PROCEDŪRAS UN SODI

16. pants

1. Gadījumā, ja transportlīdzeklis nav aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīcēm, kā noteikts Regulā (EEK) Nr. 3821/85, tad šā panta 2. un 3. punktu piemēro attiecībā uz:

- a) regulāriem iekšzemes pasažieru pārvadājumiem; un

- b) regulāriem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem, kuru maršruta galapunkti atrodas 50 kilometru attālumā taisnā līnijā no divu dalībvalstu robežas un kuru maršruta garums nepārsniedz 100 kilometru.

2. Transporta uzņēmums izveido darba žurnālu un pakalpojumu grafiku, darba žurnālā norāda katra transportlīdzekļa vadītāja vārdu, bāzes vietu un iepriekš izveidotu sarakstu dažādiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, citam darbam, pārtraukumiem un pieejamībai.

Katram transportlīdzekļa vadītājam, kam uzticēts sniegt 1. punktā minētos pakalpojumus, līdzi jābūt izrakstam no darba žurnāla un kustības saraksta kopijai.

3. Darba žurnāls:

- a) ietver visus datus, kas minēti 2. punktā, par minimālo laikposmu, kas aptver vismaz iepriekšējās 28 dienas; šos datus regulāri atjaunina ik pēc noteikta laika, kas nav ilgāks par vienu mēnesi;

- b) tiek parakstīts, un to dara transporta uzņēmuma vadītājs vai persona, kas pilnvarota viņu pārstāvēt;

- c) tiek glabāts transporta uzņēmumā vienu gadu pēc tajā ietvertā laikposma beigām. Transporta uzņēmums izsniedz darba žurnāla izrakstu attiecīgajiem transportlīdzekļu vadītājiem pēc viņu pieprasījuma; un

- d) pēc pieprasījuma tiek uzrādīts un nodots pilnvarotajam inspektoram.

17. pants

1. Dalībvalstis, kas izmanto standarta formas, kuras noteiktas Lēmumā 93/173/EEK⁽¹⁾, nepieciešamo informāciju dara zināmu Komisijai, lai tā reizi divos gados varētu sagatavot ziņojumu par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 piemērošanu un attīstību attiecīgajās jomās.

2. Šo informāciju paziņo Komisijai ne vēlāk kā 30. septembrī tajā gadā, kas ir pēc attiecīgā divu gadu laikposma.

3. Ziņojumā norāda, kā izmantoti 13. pantā noteiktie izņēmumi.

4. Komisija ziņojumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei 13 mēnešos pēc attiecīgā divu gadu laikposma beigām.

⁽¹⁾ OV L 72, 25.3.1993., 33. lpp.

18. pants

Dalībvalstis pieņem pasākumus, kas varētu būt vajadzīgi šīs regulas īstenošanai.

19. pants

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem, un nodrošina, ka tie tiek īstenoti. Šiem sodiem ir jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem. Par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem pasākumiem un noteikumiem par sodiem līdz datumam, kas noteikts 29. pantā. Komisija attiecīgi informē dalībvalstis.

2. Dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus tiem uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas pārkāpumiem, kas konstatēti tās teritorijā un par ko vēl nav piemēroti sodi, kā arī gadījumos, ja pārkāpums ir izdarīts citās dalībvalstīs teritorijā vai trešā valstī.

Izņēmuma gadījumā, ja ir konstatēts pārkāpums:

- kas nav izdarīts attiecīgās dalībvalstīs teritorijā, un
- ko izdarījis jebkurš uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī vai trešajā valstī, vai transportlīdzekļa vadītājs, kura darba vieta ir citā dalībvalstī vai trešā valstī,

dalībvalsts līdz 2009. gada 1. janvārim tā vietā, lai piemērotu sodu, var paziņot par pārkāpuma faktu tās dalībvalstīs vai trešās valsts kompetentajai iestādei, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību vai kurā ir transportlīdzekļa vadītāja darba vieta.

3. Ja dalībvalsts uzsāk lietu vai piemēro sodu par konkrētu pārkāpumu, tā transportlīdzekļa vadītājam rakstiski sniedz attiecīgos pierādījumus.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka samērīgu sodu sistēma, kas var ietvert naudassodus, par šīs regulas un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir spēkā attiecībā uz uzņēmumiem vai iesaistītajiem nosūtītājiem, ekspeditoriem, ceļojumu rīkotājiem, galvenajiem uzņēmējiem, apakšuzņēmējiem un transportlīdzekļu vadītāju aģentūrām.

20. pants

1. Transportlīdzekļa vadītājs saglabā jebkurus pierādījumus, ko sniegusi dalībvalsts attiecībā uz sodiem vai lietas uzsākšanu, līdz laikam, kad tas pats šīs regulas pārkāpums vairs nevar būt par iemeslu lietas otrreizējai izskatīšanai vai sodam saskaņā ar šo regulu.

2. Transportlīdzekļa vadītājs pēc pieprasījuma sniedz 1. punktā minētos pierādījumus.

3. Transportlīdzekļa vadītājs, kurš ir nodarbināts vairākos transporta uzņēmumos vai kurš ir vairāku transporta uzņēmumu rīcībā, nodrošina pietiekamu informāciju katram uzņēmumam, lai dotu attiecīgajam uzņēmumam iespēju izpildīt II nodaļas prasības.

21. pants

Gadījumos, ja dalībvalsts uzskata, ka ir noticis šīs regulas pārkāpums, kas visticamāk var apdraudēt satiksmes drošību, tā pilnvaro attiecīgu kompetento iestādi aizturēt attiecīgo transportlīdzekli uz laiku, kamēr pārkāpuma iemesls tiek novērsts. Dalībvalstis var likt transportlīdzekļa vadītājam izmantot ikdienas atpūtas laika posmu. Dalībvalstis vajadzības gadījumā arī anulē vai ierobežo uzņēmuma licenci, ja uzņēmums veic uzņēmējdarbību šajā dalībvalstī, vai anulē, aptur vai ierobežo transportlīdzekļa vadītāja apliecību. Komiteja saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru izstrādā pamatnostādnes, lai veicinātu šā panta saskaņotu piemērošanu.

22. pants

1. Piemērojot šo regulu un pārbaudot tās noteikumu izpildi, dalībvalstis palīdz cita citai.

2. Saistībā ar šo savstarpējo palīdzību dalībvalstu kompetentās iestādes regulāri nosūta viena otrai visu pieejamo informāciju attiecībā uz:

- a) II nodaļas noteikumu pārkāpumiem, ko izdarījuši nerezidenti, un sodiem, kas uzlikti par šādiem pārkāpumiem;
- b) sodiem, ko dalībvalsts uzlikusi tās rezidentiem par šādiem pārkāpumiem, kas izdarīti citās dalībvalstīs.

3. Dalībvalstis regulāri nosūta Komisijai attiecīgu informāciju par šīs regulas noteikumu interpretāciju un piemērošanu attiecīgajā dalībvalstī, un Komisija šo informāciju elektroniski dara pieejamu pārējām dalībvalstīm.

4. Komisija atbalsta dalībvalstu dialogu 24. panta 1. punktā minētajā Komitejā par šīs regulas interpretāciju un piemērošanu valstu līmenī.

23. pants

Kopiena iesaistās jebkādas sarunās ar trešām valstīm, ja tas varētu būt vajadzīgs šīs regulas piemērošanai.

24. pants

1. Komisijai palīdz Komiteja, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 18. panta 1. punktu.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.
3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

25. pants

1. Pēc dalībvalstu pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija:
 - a) izskata gadījumus, kur ir radušās atšķirības šīs regulas noteikumu piemērošanā un īstenošanā, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem;
 - b) precizē šīs regulas noteikumus, lai veicinātu vienotu pieeju.
2. Šā panta 1. punktā minētajos gadījumos Komisija lēmumu par ieteicamo pieeju pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru. Komisija savu lēmumu dara zināmu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

26. pants

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

1. Regulas 2. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"2. pants

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas paredzētas 4. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulā (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu un groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Regulu (EK) Nr. 2135/98 (*).

(*) OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp."

2. Regulas 3. panta 1., 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

"1. Reģistrācijas kontrolierīces uzstāda un izmanto dalībvalstīs reģistrētajos transportlīdzekļos, ko izmanto pasažieru vai kravu autopārvadājumiem, izņemot transportlīdzekļus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 3. pantā. Transportlīdzekļiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 16. panta 1. punktā, un transportlīdzekļiem, uz kuriem saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3820/85

attiecās izņēmums, bet uz kuriem vairs neattiecas izņēmums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006, šī prasība jāizpilda līdz 2007. gada 31. decembrim.

2. Dalībvalstis var noteikt, ka šī regula neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. un 3. punktā.

3. Dalībvalstis, saņemot Komisijas atļauju, var noteikt, ka šī regula neattiecas uz transportlīdzekļiem, ko izmanto transporta operācijām, kuras minētas Regulas (EK) Nr. 561/2006 14. pantā."

3. Regulas 14. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

"2. Reģistrācijas diagrammas un izdrukas – ja izdrukas ir veiktas, lai nodrošinātu 15. panta 1. punkta ievērošanu – transporta uzņēmums glabā hronoloģiskā kārtībā un salasāmā formā vismaz vienu gadu pēc to izmantošanas un pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz viņiem kopijas. Uzņēmums pēc attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju pieprasījuma izsniedz arī kopijas datiem, kas lejupielādēti no vadītāja kartes, vai šādu kopiju izdrukas. Reģistrācijas diagrammas, izdrukas un lejupielādētos datus pēc pieprasījuma uzrāda vai nodod pilnvarotam inspektoram."

4. Regulas 15. pantu groza šādi:

— 1. punktam pievieno šādu daļu:

"Ja vadītāja karte ir bojāta, nedarbojas vai nav pie transportlīdzekļa vadītāja, tad transportlīdzekļa vadītājs:

a) brauciena sākumā izdrukā informāciju par transportlīdzekli, ko viņš vada, un šajā izdrukā norāda:

i) informāciju, kas ļauj identificēt transportlīdzekļa vadītāju (vārdu, vadītāja kartes vai vadītāja apliecības numuru), tostarp viņa parakstu;

ii) laikposmus, kas minēti 3. punkta otrā ievilkuma b), c) un d) apakšpunktā;

b) brauciena beigās izdrukā informāciju par laikposmiem, ko ir fiksējušas transportlīdzekļa reģistrācijas kontrolierīces, atzīmē visus cita darba, pieejamības laikposmus un atpūtu, ja brauciena sākumā tos nefiksēja tahogrāfs, un uz izdrukas norāda informāciju, kas ļauj identificēt transportlīdzekļa vadītāju (vārdu, vadītāja kartes vai vadītāja apliecības numuru), tostarp viņa parakstu."


— 2. punkta otro daļu aizstāj ar šādām daļām:


“Ja transportlīdzekļa vadītāja prombūtnes rezultātā viņš nespēj izmantot ierīces, ar ko aprīkots transportlīdzeklis, tad 3. punkta otrā ievilkuma b), c) un d) apakšpunktā minētos laikposmus:

- a) ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu – ievada reģistrācijas diagrammā vai nu manuāli, vai izmantojot automātisko reģistrēšanas ierīci, vai ar citu līdzekļi palīdzību, salasāmi un nenosmērējot diagrammu; vai
- b) ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu – ievada vadītāja kartē, izmantojot manuāla ieraksta iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcei.

Ja transportlīdzeklī, kurš aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu, atrodas vairāk kā viens transportlīdzekļa vadītājs, transportlīdzekļa vadītāji nodrošina, ka to vadītāju kartes tiek ievietotas pareizajās tahogrāfa atverēs.”;

— 3. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem apakšpunktiem:

“b) “cits darbs” nozīmē jebkādas darbības, kas nav transportlīdzekļa vadīšana un kas definētas kā darba laiks 3. panta a) apakšpunktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (*), kā arī jebkuru darbu tam pašam vai citam darba devējam, transporta sektorā vai ārpus tā, un to atzīmē ar  zīmi.

c) “pieejamību”, kas definēta Padomes Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) apakšpunktā, atzīmē ar šādu  zīmi.”;

(*) OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

— 4. punktu svīturo;

— 7. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“7. a) Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu, tad pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt:

- i) kārtējās darba nedēļas reģistrācijas diagrammas un tās, kuras transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis iepriekšējās 15 dienās;
- ii) vadītāja karti, ja viņam tāda ir; un

iii) manuālos pierakstus un izdruku par kārtējo darba nedēļu un iepriekšējām 15 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006.

Tomēr pēc 2008. gada 1. janvāra laikposmiem, kas minēti i) un iii) apakšpunktā, ir jāietver kārtējā diena un iepriekšējās 28 dienas.

b) Ja transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I B pielikumu, pēc pilnvarota inspektora pieprasījuma transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums uzrādīt:

- i) viņa vadītāja karti;
- ii) ar roku veiktos pierakstus un izdruku par kārtējo darba nedēļu un iepriekšējām 15 dienām, kā paredzēts šajā regulā un Regulā (EK) Nr. 561/2006; un
- iii) reģistrācijas diagrammas par to pašu laikposmu, kurš minēts iepriekšējā apakšpunktā un kura laikā transportlīdzekļa vadītājs vadīja transportlīdzekli, kas aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci saskaņā ar I pielikumu.

Tomēr pēc 2008. gada 1. janvāra laikposmiem, kas minēti ii) apakšpunktā, ir jāietver kārtējā diena un iepriekšējās 28 dienas.

c) Pilnvarots inspektors var pārbaudīt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, analizējot reģistrācijas diagrammas, displejā redzamos vai izdrukātos datus, ko ir reģistrējusi reģistrācijas iekārta vai vadītāja karte, vai analizējot jebkurus citus papilddokumentus, kas pamato noteikumu neievērošanu, piemēram, tos, kas noteikti 16. panta 2. un 3. punktā.”.

27. pants

Regulu (EK) Nr. 2135/98 groza šādi:

1. Regulas 2. panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“1. a) No divdesmitās dienas pēc dienas, kad publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu un groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Regulu (EK) Nr. 2135/98 (*), transportlīdzekļos, ko pirmoreiz nodod ekspluatācijā, jābūt uzstādītām reģistrācijas iekārtām, kas atbilst prasībām, kuras paredzētas Regulas Regulā (EEK) Nr. 3821/85 I B pielikumā..

(*) OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.”

2. Regulas 2. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tās var izsniegt vadītāja kartes, vēlākais, divdesmitajā dienā pēc Regulas (EK) Nr. 561/2006 publicēšanas.”.

28. pants

Ar šo Regulu (EEK) Nr. 3820/85 atceļ un aizstāj ar šo regulu.

Tomēr Regulas (EEK) Nr. 3820/85 5. panta 1., 2. un 4. punktu turpina piemērot līdz datumiem, kas noteikti Direktīvas 2003/59/EK 15. panta 1. punktā.

29. pants

Šī regula stājas spēkā 2006. gada 11. aprīlī, izņemot 10. panta 5. punktu, 26. panta 3. un 4. punktu un 27. pantu, kas stājas spēkā 2006. gada 1. maijā.

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

Strasbūrā, 2006. gada 15. martā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BORRELL FONTELLES

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
H. WINKLER