Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/1258

2.5.2024.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2024/1258

(2024. gada 24. aprīlis),

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē un attiecībā uz dalībvalstu pilnvarām piemērot sodus par Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī vai trešā valstī

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autopārvadājumu uzņēmumiem ir ļoti svarīgi, lai izveidotu efektīvu, drošu un sociāli atbildīgu autopārvadājumu nozari, nepieļautu diskriminēšanu un piesaistītu kvalificētus darbiniekus. Tāpēc ir būtiski, lai Savienības sociālās jomas noteikumi autopārvadājumu nozarē būtu skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, kā arī tiktu sekmīgi un konsekventi īstenoti visā Savienībā.

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 561/2006 ([3]) paredzētie noteikumi par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem attiecas uz autopārvadātājiem un to transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti pasažieru vai kravu pārvadāšanā un vai pasažieru pārvadājumu gadījumā pārvadājumi ir regulāri vai neregulāri.

(3) Pasažieru neregulāro autopārvadājumu nozares specifika nav raksturīga ne kravu autopārvadājumu nozarei, ne pasažieru regulāro autopārvadājumu nozarei. Pasažieru neregulārajiem autopārvadājumiem ir raksturīga izteikta sezonalitāte un dažāds transportlīdzekļa vadīšanas laiks, kā arī atšķirīgi transportlīdzekļu vadīšanas attālumi, kas ir atkarīgs no pasažieru tūrisma aktivitātēm. Šiem autopārvadājumiem, ja iespējams, ir jāapmierina tādas pasažieru vajadzības kā neplānoti un improvizēti pieprasījumi pēc papildu pieturām un maršruta vai grafika izmaiņām. Neregulārie pasažieru autopārvadājumi parasti ir saistīti ar īsāku transportlīdzekļa vadīšanas laiku, salīdzinot ar kravu pārvadājumiem vai regulārajiem autobusu pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt transportlīdzekļu vadītāji parasti guļ viesnīcās un reti brauc naktī. No otras puses, darba laikā transportlīdzekļu vadītāji var tikt iesaistīti atsevišķos papildu pasākumos, kas bieži rodas mijiedarbībā ar pasažieriem.

(4) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex post* izvērtējumā secināts, ka daži vienādie noteikumi par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem neatbilst pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifikai. Komisija šajā sakarā ir veikusi padziļinātus novērtējumus, kas liecina, ka dažas Regulas (EK) Nr. 561/2006 prasības par pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem ir nepraktiskas un nepiemērotas transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, jo tās negatīvi ietekmē spēju organizēt efektīvus un kvalitatīvus pasažieru neregulāros pārvadājumus, transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un līdz ar to arī ceļu satiksmes drošību.

([1]) OV C, C/2023/882, 8.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 13. marta nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 12. aprīļa lēmums.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

(5) Tāpēc ir lietderīgi pielāgot prasības par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, lai tās atbilstu pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifiskajām prasībām. Ir arī lietderīgi saskaņot noteikumus, ko piemēro pasažieru neregulārajiem iekšzemes un starptautiskajiem autopārvadājumiem.

(6) Elastīgākiem noteikumiem par to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu un atpūtas laikposmu plānošanu, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, nekādā gadījumā nedrīkst apdraudēt transportlīdzekļu vadītāju drošību vai ceļu satiksmes drošību, palielināt transportlīdzekļu vadītāju noguruma līmeni vai izraisīt darba apstākļu pasliktināšanos. Tāpēc šāda elastība nedrīkst mainīt pašreizējos noteikumus par kopējiem minimālajiem pārtraukumiem, maksimālajiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem dienā un nedēļā, maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laiku divās nedēļās un par maksimālo darba laiku saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem, tostarp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/15/EK ([4]).

(7) Lai nodrošinātu pasažieru neregulāro pārvadājumu vienotu definīciju, ir jāprecizē, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 ([5]) noteiktā definīcija attiecas gan uz iekšzemes, gan starptautiskajiem pārvadājumiem. Ir arī lietderīgi atjaunināt pasažieru neregulāro pārvadājumu definīciju, iekļaujot atsauci uz Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ar kuru tika atcelta Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 ([6]).

(8) Lielākai elastībai to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulārus autopārvadājumus, nebūtu nekādā veidā jārada lielāks nogurums vai stress transportlīdzekļu vadītājiem. Būtu jānodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji izmanto minimālā ilguma pārtraukumus, kas nepieciešami, lai viņi varētu pienācīgi un pietiekami atpūsties. Tāpēc ir lietderīgi katram pārtraukumam noteikt minimālo ilgumu. Transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, būtu jāļauj sadalīt obligāto pārtraukumu divos pārtraukumos, kuru ilgums ir vismaz 15 minūtes, vienlaikus ievērojot nosacījumu, ka kopīgais obligātais pārtraukuma laiks ir vismaz 45 minūtes. Tomēr lielāka elastība minēto pārtraukumu plānošanā nedrīkstētu atturēt transportlīdzekļu vadītājus no pārtraukumiem, kas pārsniedz obligāto minimālo ilgumu, vai no papildu pārtraukumiem.

(9) Lai nodrošinātu, ka netiek ļaunprātīgi izmantota lielāka elastība to transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laikposmu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, ir svarīgi skaidri noteikt šādas elastības darbības jomu. Tāpēc transportlīdzekļu vadītājiem būtu jāspēj atlikt ikdienas atpūtas laikposmu sākumu ne ilgāk kā par vienu stundu gadījumos, kad transportlīdzekļa vadīšanas laikposms šajā dienā nav pārsniedzis septiņas stundas, un būtu jāspēj atlikt ikdienas atpūtas laikposmu sākumu tikai tad, ja tiek veikts viens pasažieru neregulārs pārvadājums, kas ilgst sešas dienas vai ilgāk. Šāda elastība būtu jāierobežo vēl vairāk, proti tā, ka minēto atkāpi no noteikumiem par atpūtas laikposmiem ir iespējams izmantot tikai vienu reizi brauciena laikā vai divas reizes tāda viena pasažieru neregulāra pārvadājuma laikā, kas ilgst astoņas dienas vai ilgāk. Minētās atkāpes izmantošana neietekmē iknedēļas atpūtas laikposma vēlāko sākuma laiku. Lai panāktu efektīvu un lietderīgu izpildi, kamēr nav pieejams digitāls brauciena formulārs, papildus tahogrāfa datiem būtu jāizmanto brauciena formulāra kopija papīra vai elektroniskā formātā.

(10) Kompetento iestāžu veiktās pārbaudes attiecībā uz atbilstību šīs regulas noteikumiem par pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, vajadzības gadījumā atbalstīs Eiropas Darba iestāde (*ELA*).

(11) Tas, ka iespēja atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem tiek ierobežota, to attiecinot tikai uz starptautiskajiem pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem, negatīvi ietekmē vienlīdzīgu attieksmi un neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem, jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem. Nobrauktā attāluma, brauciena ilguma, vai pasažieriem sniegto pakalpojumu ziņā iekšzemes pasažieru neregulārie pārvadājumi arī varētu tikt sniegti saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, kā pasažieru regulārie starptautiskie pārvadājumi. Tāpēc pārvadātājiem, kas veic iekšzemes pasažieru neregulāros pārvadājumus, arī vajadzētu būt šādai iespējai atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu.

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

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

([6]) Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 (1992. gada 16. marts) par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem (OV L 74, 20.3.1992., 1. lpp.).

(12) Lai atvieglotu izpildi, transportlīdzekļu vadītājiem visa brauciena laikā transportlīdzeklī būtu jāpārvadā brauciena formulārs, kurā ietverta pamatinformācija par braucienu. Šādu brauciena formulāru jau izmanto attiecībā uz starptautiskiem pasažieru neregulāriem pārvadājumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009. Pieskaņojoties Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014 ([7]) paredzētajiem noteikumiem par manuālu pierakstu glabāšanu, transportlīdzekļu vadītājiem transportlīdzeklī būtu jāpārvadā arī brauciena formulāru papīra vai elektroniskās kopijas attiecībā uz pasažieru neregulāriem autopārvadājumiem, kuri veikti iepriekšējās 28 dienās un, sākot ar 2024. gada 31. decembri, – kuri veikti iepriekšējās 56 dienās.

(13) Lai uzlabotu izpildes efektivitāti un lietderību, būtu jānosaka kontroles pasākumi un prasības, kuros pilnā mērā izmantotas digitālo rīku sniegtās iespējas. Komisijai būtu jānovērtē, kuri pasākumi ir piemēroti brauciena formulāra digitalizēšanai.

(14) Lai nodrošinātu efektīvus un kvalitatīvus pasažieru neregulāros pārvadājumus, kā arī labus darba un transportlīdzekļa vadīšanas apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem, Komisijai būtu jāizvērtē pasažieru neregulāriem pārvadājumiem piemērojamo noteikumu izpilde un to ietekme uz transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem un nozares pievilcību. Komisijai jo īpaši būtu jāpārrauga ar šo regulu ieviesto atkāpju izmantošana, novērtējot, vai kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks periodā, uz kuru attiecas atkāpe, nav pārmērīgi ilgs, neveicina transportlīdzekļu vadītāju nogurumu un stresu, kā arī vai tas neietekmē ceļu satiksmes drošību.

(15) Regulā (EK) Nr. 561/2006 ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāparedz noteikumi par sodiem, kas piemērojami par minētās regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, un jānodrošina minēto noteikumu izpilde. Savā 2021. gada 9. septembra spriedumā lietā C-906/19 ([8]) Tiesa skaidri norādīja, ka dalībvalstīm ir liegts piemērot sodu pēc tam, kad tās ir konstatējušas Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu, kas izdarīts citas dalībvalsts teritorijā un par kuru vēl nav piemērots sods. Tiesa atzina, ka, tā kā minētais spēkā esošā Savienības tiesiskā regulējuma aspekts varētu nelabvēlīgi ietekmēt transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, Savienības likumdevējam ir jālemj par iespējamiem grozījumiem. Ņemot vērā to, ka Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumi bieži notiek vienlaicīgi un ka Regulas (ES) Nr. 165/2014 nolūks ir nodrošināt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, ir lietderīgi, ka sodus par abu regulu pārkāpumiem uzņēmumam vai transportlīdzekļa vadītājam var piemērot, ja šādi pārkāpumi konstatēti vienas dalībvalsts teritorijā, bet tikuši izdarīti citas dalībvalsts vai trešās valsts teritorijā.

(16) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, nodrošināt godīgu konkurenci un uzlabot darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, saskaņojot noteikumus par to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, un nodrošināt, ka dalībvalstis spēj piemērot sodus par tādiem tahogrāfu noteikumu pārkāpumiem, kas konstatēti to teritorijā neatkarīgi no tā, kur minētie pārkāpumi izdarīti, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība varētu pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(17) Komisijai, pilnībā iesaistot sociālos partnerus un dalībvalstis, būtu jāveicina vienota pieeja šīs regulas īstenošanai, piemērošanai un izpildei, tostarp ar pamatnostādņu izstrādi un ar sadarbības veicināšanu starp visām iesaistītajām pusēm.

(18) Lai nodrošinātu šīs regulas pienācīgu izpildi, Komisijai pie pirmās izdevības pārskatot Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/799 ([9]) vai jebkuru īstenošanas aktu, kas to aizstāj, un ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā būtu tajā jāiekļauj viedo tahogrāfu tehniskās specifikācijas, kas kontroles iestādēm atvieglo atbilstības pārbaudes, tādā veidā, ka viedie tahogrāfi reģistrē arī to, vai transportlīdzeklis ir iesaistīts regulāros vai neregulāros pasažieru pārvadājumos.

(19) Tāpēc Regula (EK) Nr. 561/2006 būtu attiecīgi jāgroza,

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

([8]) Tiesas spriedums, 2021. gada 9. septembris, kriminālprocess pret *FO*, C- 906/19, ECLI:EU:C:2021:715, 45. punkts.

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

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

1) regulas 4. panta n) punktu aizstāj ar šādiem:

"n) "regulārie pasažieru pārvadājumi" ir "regulāri pārvadājumi" un "speciāli regulāri pārvadājumi", kā tie definēti attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009 (*) 2. panta 2. un 3. punktā, kas var būt vai nu iekšzemes, vai starptautiski;

na) "pasažieru neregulārie pārvadājumi" ir "neregulārie pārvadājumi", kā definēts Regulas (EK) Nr. 1073/2009 2. panta 4. punktā, kas var būt vai nu iekšzemes, vai starptautiski;

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

2) regulas 7. pantā pēc otrās daļas iekļauj šādu daļu:

"Transportlīdzekļa vadītājam, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus, pirmajā daļā minēto pārtraukumu var aizstāt arī ar diviem vismaz 15 minūšu ilgiem pārtraukumiem, kas sadalīti pirmajā daļā minētajā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā tā, lai atbilstu pirmās daļas noteikumiem.";

3) regulas 8. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

"2.a Ja tas neapdraud ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļa vadītāja darba apstākļus, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, kura ilgums ir vismaz seši secīgi 24 stundu laikposmi, var atkāpties no 2. punkta pirmās daļas, izmantojot ikdienas atpūtas laikposmu vienu reizi ne vēlāk kā 25 stundu laikā pēc tam, kad ir beidzies iepriekšējais ikdienas atpūtas laikposms vai iknedēļas atpūtas laikposms, ar noteikumu, ka kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks šajā dienā nav pārsniedzis septiņas stundas. Ievērojot tos pašus nosacījumus, minēto atkāpi var izmantot divas reizes vienā pasažieru neregulārā pārvadājumā, kura ilgums ir vismaz astoņi secīgi 24 stundu laikposmi. Minētās atkāpes izmantošana neskar maksimālo darba laiku saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem.";

b) panta 6.a punktu groza šādi:

i) ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Atkāpjoties no 6. punkta, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas drīkst atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem ar noteikumu, ka:";

ii) punkta a) apakšpunktu svītro;

iii) pantam pievieno šādu daļu:

"16. panta 4. punktā minētā brauciena formulāra digitalizācijas iespējas Komisija izskata saistībā ar plašākiem digitalizācijas centieniem autotransporta nozarē.";

4) regulas 16. pantam pievieno šādus punktus:

"4. Pārbaužu uz ceļa nolūkā, kamēr nav pieejams digitāls brauciena formulārs, transportlīdzekļa vadītājs spēj pamatot atkāpju izmantošanu saskaņā ar 7. panta trešo daļu un 8. panta 2.a un 6.a punktu:

a) transportlīdzeklī pārvadājot aizpildītu brauciena formulāru, kurā ietverta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 vajadzīgā informācija, un par kuras sniegšanu transportlīdzekļa vadītājam pirms katra brauciena ir atbildīgs transporta uzņēmums; un

b) transportlīdzeklī pārvadājot šādu brauciena formulāru papīra vai elektroniskās kopijas par iepriekšējām 28 dienām un, sākot ar 2024. gada 31. decembri, – par iepriekšējām 56 dienām.

Pirmās daļas b) apakšpunktā ietverto pienākumu beidz piemērot vēlākais tad, kad transportlīdzeklī izmanto tahogrāfu, kas ļauj reģistrēt 5. punktā minēto pasažieru pārvadājumu veidu.

Iekšzemes pārvadājumiem var izmantot starptautiskajiem pārvadājumiem domāto brauciena formulāru, norādot, ka to izmanto iekšzemes pārvadājumiem. Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, ar ko nosaka iekšzemes pakalpojumiem paredzētā brauciena formulāra formātu, lai vajadzības gadījumā vienkāršotu atbilstības pārbaudes. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 24. panta 2.a punktā.

Ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī Komisija novērtē iespējas digitalizēt transportlīdzekļu vadītāju, kuri veic neregulāros pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, brauciena formulāru tādos aspektos kā iespējamība, izmaksu lietderība un tā ietekme uz izpildāmību un transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem un – attiecīgā gadījumā – iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei leģislatīvā akta priekšlikumu par šādu digitalizāciju.

Minētais novērtējums aptver digitāla brauciena formulāra izstrādi, kurā ietverta informācija, kas vajadzīga saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009, lai pirms brauciena sākuma šādu informāciju varētu elektroniski reģistrēt daudzvalodu saskarnē, kurai pārvadātājiem ir piekļuve. Šajā nolūkā Komisija var arī izpētīt iespēju izstrādāt vienu vai vairākus jaunus ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (*) izveidotās Iekšējā tirgus informācijas sistēmas moduļus.

5. Lai nodrošinātu 7. panta trešās daļas un 8. panta 2.a un 6.a punkta vienādu piemērošanu un izpildi, Komisija, pie pirmās izdevības pārskatot Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/799 (**) vai jebkuru īstenošanas aktu, kas to aizstāj, un vēlākais 2025. gada 23. novembrī pieņem īstenošanas aktus, nosakot atbilstīgas tehniskās specifikācijas, kas ļauj tahogrāfā reģistrēt un uzglabāt datus par pasažieru pārvadājumu veidu, proti, regulāriem vai neregulāriem pasažieru pārvadājumiem. Minēto īstenošanas aktu piemērošanas dienu nosaka pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 24. panta 2.a punktā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1024/2012 (2012. gada 25. oktobris) par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu, un ar ko atceļ Komisijas Lēmumu 2008/49/EK (“*IMI* regula”) (OV L 316, 14.11.2012., 1. lpp.).

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

5) iekļauj šādu pantu:

“*17.a pants*

Līdz 2028. gada 31. decembrim Komisija sagatavo ziņojumu, kurā novērtē šajā regulā paredzēto noteikumu, kas attiecas uz pasažieru neregulāro pārvadājumu sektoru, ietekmi attiecībā uz ceļu satiksmes drošību un sociālajiem aspektiem, jo īpaši transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem. Komisija minēto ziņojumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei. Ja Komisija to uzskata par lietderīgu, tā iesniedz attiecīgus tiesību aktu priekšlikumus.”;

6) regulas 19. panta 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas vai Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu, kas konstatēts tās teritorijā un par ko sods vēl nav piemērots, pat tad, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī.”

2. pants

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

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

Strasbūrā, 2024. gada 24. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*
R. METSOLA	M. MICHEL