

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.10.2008
COM(2008) 650 galīgā redakcija

2008/0195 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir
autotransporta apkalpes locekļi**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

A. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi¹, stājās spēkā 2005. gada 23. martā. Tajā izvirzītie kopīgie noteikumi nodrošina minimālos sociālās aizsardzības standartus transportlīdzekļu apkalpes locekļiem, kas strādā autotransporta nozarē, un tiek uzskatīti par nozīmīgu pasākumu, lai uzlabotu veselības aizsardzību un darba drošību nozarē strādājošiem autotransporta apkalpes locekļiem, paaugstinātu ceļu satiksmes drošību un nodrošinātu godīgu konkurenci. Direktīvā paredzētie noteikumi, kuru mērķis ir autotransporta apkalpes locekļu aizsargāšana pret nelabvēlīgu ietekmi, ko izraisa pārāk garas darba stundas, nepietiekama atpūta vai nepiemērots darba režīms, ir vispārējās Darba laika direktīvas 2003/88/EK *lex specialis* un papildina 2006. gada 15. marta Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem².
2. Pieņemot direktīvu pēc saskaņošanas procedūras, Padome un Parlaments vienojās, ka pamatā tā jāpiemēro pašnodarbinātajiem autovadītājiem no 2009. gada 23. marta. Turklāt Komisijai, vēlākais divus gadus pirms šī datuma, Eiropas Parlamentam un Padomei ir jāiesniedz ziņojums un pēc tam, pamatojoties uz ziņojumu, tiesību akta priekšlikums, ar kuru noteiktu pašnodarbināto autovadītāju iekļaušanas kārtību vai ar kuru tos izslēgtu no direktīvas darbības jomas (direktīvas 2. panta 1. punkts).
3. Komisijas ziņojums³, kurā galvenā uzmanība vērsta uz iespējamām sekām, ko var izraisīt pašnodarbināto autovadītāju izslēgšana no direktīvas darbības jomas, un kurā novērtēts arī tas, kā tajā iekļautie nakts laika noteikumi ietekmē ceļu satiksmes drošību, konkurences nosacījumus, profesijas struktūru un sociālos aspektus, tika iesniegts Eiropas Parlamentam un Padomei 2007. gada maijā. Atšķirīgie direktīvas noteikumu interpretēšanas un īstenošanas veidi dažādās dalībvalstīs var radīt konkurences izkropļojumus un atšķirības minimālajos sociālajos standartos, kas tiek piemēroti dalībvalstīs. Sarežģījumu galvenais iemesls ir neskaidrais autotransporta apkalpes locekļu un pašnodarbināto autovadītāju nošķirums, kas ir radījis problēmas izpildes jomā un risku attiecībā uz tādu pieaugošu parādību kā „viltus” pašnodarbinātie autovadītāji, lai izvairītos no atrašanās direktīvas darbības jomā. Tāpēc ziņojumā secināts, ka nav izšķiroša pamatojuma pašnodarbināto autovadītāju iekļaušanai direktīvas darbības jomā, taču ir svarīgi atrisināt problēmas, kas saistītas ar definīcijām, un, veicot atbilstošus grozījumus, precizēt, ka autotransporta apkalpes locekļa jēdziens, uz kuru attiecas šī direktīva, ietver arī tā dēvētos „viltus” pašnodarbinātos autovadītājus, t.i., vadītājus, kurus ar darba devēju nesaista darba līgums, bet kuri nevar uzturēt darba attiecības ar vairākiem klientiem.
4. Saskaņā ar Komisijas apņemšanos par labāku regulējumu Kopienas tiesību aktiem jābūt skaidriem, mērķtiecīgiem, samērīgiem un izpildāmiem. Pēc tam, kad tika veikta

¹ OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

² OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

³ COM(2007) 266 galīgā redakcija

padziļināta izpēte par direktīvas ietekmi uzceļu satiksmes drošību, konkurences nosacījumiem, profesijas struktūru, kā arī sociālajiem aspektiem, ietekmes novērtējumā secināts, ka, neskatoties uz nozīmīgām administratīvajām izmaksām, direktīvu nebūtu iespējams piemērot visiem autovadītājiem — nodarbinātajiem un pašnodarbinātajiem — tādēļ tā vietā, lai direktīvas darbības jomā ietvertu arī pašnodarbinātos autovadītājus, labākais risinājums ir pievērsties problēmai, kas saistīta ar viltus pašnodarbinātajiem autovadītājiem.

5. Tādēļ priekšlikums direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2002/15/EK, ir paredzēts, lai uzlabotu pašreizējo noteikumu skaidrību, saprotamību un izpildāmību, precīzāk definējot to, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, šajā nodarbināto kategorijā ietverot „viltus” pašnodarbinātos autovadītājus, uz kuriem šādā gadījumā attiecas direktīva.
6. Komisijai ziņojumā bija jānovērtē arī nakts darba noteikumi (direktīvas 7. panta 2. punkts). Ziņojumā secināts, ka nav vajadzīgs mainīt vai turpmāk saskaņot nakts darba noteikumus. Šajā gadījumā ieteicams arī grozīt „nakts darba” definīciju, kas minēta Direktīvas 2002/15/EK 3. panta i) apakšpunktā. Saskaņā ar pašreizējo definīciju „nakts darbs” ietver pat ļoti īsus darba periodus, piemēram, dažas minūtes ilgu darbu, kas veikts nakts laikā. Raugoties no ekonomiskā un sociālā viedokļa, šis noteikums ir nesamērīgs un nevajadzīgs. Tāpēc Komisija ierosina nakts darba definīcijā no jauna ieviest 2 stundu minimālo darba laiku, kā tika ierosināts sākotnēji.

B. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

7. Apspriedēs ar ieinteresētajām personām, kas norisinājās 2006. un 2007. gadā, atklājās, ka lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka direktīva dažādās jomās rada gan negatīvu, gan pozitīvu ietekmi. Lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka, no vienas puses, darba laika noteikumi ir labvēlīgi veselībai un drošībai, darba apstākļiem un konkurences nosacījumu saskaņošanai starp autotransporta uzņēmumiem, taču, no otras puses, tie rada virkni negatīvu blakusefektu, piemēram, algas samazināšanos, autovadītāju trūkumu, kā arī nozares rentabilitātes mazināšanos.
8. Gandrīz visas ieinteresētās personas akcentēja problēmas, kas saistītas ar darba laika noteikumu īstenošanas praksi, un norādīja, ka pašreizējā autovadītāju kontroles un pārbaūžu sistēmā ir nepilnības. Tas rada konkurences izkropļojumus, nostādot neizdevīgā stāvoklī tos, kuri noteikumus ievēro.
9. Attiecībā uz paredzamo ietekmi, ko var radīt pašnodarbināto autovadītāju iekļaušana direktīvas darbības jomā vai izslēgšana no tās, dažādu ieinteresēto personu uzskati atšķīrās, it īpaši izvērtējot izpildes praksi un pievienoto vērtību no satiksmes drošības un godīgas konkurences aspekta.
10. Kopumā ieinteresētās personas iesaka precizēt direktīvas darbības jomu, kā arī atsevišķas definīcijas un noteikumus, uzlabot izpildes režīma efektivitāti un lietderību, uzlabot izpildes iestāžu sadarbību un novērst tādu parādību kā „viltus” pašnodarbinātie autovadītāji.

11. Komentāri, kas tika izteikti apspriedēs ar ieinteresētajām personām, tika ņemti vērā ietekmes novērtējumā, ko veica 2007.–2008. gadā. Ietekmes novērtējuma mērķis bija noteikt labāko politikas iespēju, kas būtu izpildāma, ļautu izvairīties no nevajadzīgas administratīvās slodzes un iespējamiem negatīviem blakusefektiem, ko var radīt ierosinātie pasākumi, kā arī vienlaicīgi palīdzētu sasniegt ES mērķus transporta politikas jomā.
12. Papildus galvenajām politikas iespējām saistībā ar pašnodarbināto autovadītāju iekļaušanu direktīvas darbības jomā vai izslēgšanu no tās ietekmes novērtējumā tika apskatīti arī citi pasākumi, piemēram, autotransporta apkalpes locekļu definīcijas nostiprināšana, tajā iekļaujot „viltus pašnodarbinātos”, izpildes režīma efektivitātes, lietderības un saskaņotības uzlabošana, lai atrisinātu problēmu, kas saistīta ar nepietiekamu noteikumu ievērošanu. Tika analizētas četru galveno politikas iespēju visas varbūtējās ekonomiskās, sociālās, vides un administratīvās ietekmes.
13. Ņemot vērā dažādu politikas iespēju ietekmes novērtējuma rezultātus, šajā priekšlikumā atspoguļota divu iespēju kombinācija — pirmā iespēja attiecas uz „viltus pašnodarbināto” iekļaušanu direktīvas darbības jomā, paredzot juridisko precizējumu, bet otra ir saistīta ar izpildes uzlabošanu, dalībvalstīm uzdodot noteikt prasības uzraudzības un kontroles jomā. Tikai efektīva piemērojamo noteikumu kontrole var nodrošināt direktīvā paredzēto noteikumu pilnīgu izpildi.
14. Šim priekšlikumam pievienots ietekmes novērtējums un tā kopsavilkums. Ietekmes analīze parāda, ka pašreizējie darba laika noteikumi, apvienojot tos ar precīzāku direktīvas darbības jomu un papildinot ar prasībām izpildes jomā, veicinās sociālo noteikumu ievērošanu, samazinās konkurences izkropļojumus un ļaus dalībvalstīm izvairīties no administratīvā sloga un iespējami milzīgām izmaksām, ko rada sarežģīta izpildes režīma ieviešana ES mērogā.
15. **Subsidiaritāte**
Priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam, jo tā galvenais mērķis ir precizēt spēkā esošo Kopienas noteikumu darbības jomu un uzlabot to izpildi, ko dalībvalstis nevar sasniegt vienas. Turklāt priekšlikuma mērķis ir uzlabot informācijas apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm, kuras uzrauga noteikumu izpildi. Tā kā viena dalībvalsts vai dalībvalstu grupa nevar pilnā mērā atrisināt minētās problēmas, ir vajadzīga rīcība Kopienas mērogā.
16. **Proporcionalitāte**
Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tajā paredzēts vienīgi tas, kas nepieciešams tā mērķu sasniegšanai. Tas precizē spēkā esošo noteikumu darbības jomu un nosaka vispārējas kopīgās prasības, lai nodrošinātu to taisnīgu izpildi, bet neliedz dalībvalstīm pieņemt lēmumus par individuāliem uzraudzības un kontroles pasākumiem valsts mērogā.
17. Priekšlikums neradīs papildu izmaksas Kopienas budžetā un administratīvo slodzi dalībvalstīs.

C. GROZĪJUMU SKAIDROJUMS

18. Ar šo priekšlikumu ievieš šādas izmaiņas, nemainot kopējo direktīvas mērķi, proti, nodarbināto un nodarbinātajiem pielīdzināto personu (saskaņā ar sociāliem noteikumiem autotransporta jomā) sociālo aizsardzību.

Direktīvas 2. panta 1. punktā precizēta tās darbības joma — direktīvu piemēro visiem transportlīdzekļu apkalpes locekļiem, kā tas ir definēts 3. panta d) apakšpunktā, ietverot tā dēvētos „viltus” pašnodarbinātos autovadītājus, t.i., tos autovadītājus, kuri oficiāli ir pašnodarbināti, taču patiesībā nevar brīvi plānot savas darba aktivitātes. Tā neietekmē patiešām pašnodarbinātus autovadītājus, kuri nav direktīvas darbības jomā.

Direktīvas 3. panta a) apakšpunktā sniegto „darba laika” definīciju turpina piemērot visiem autovadītājiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, bet to nepiemēro pašnodarbinātajiem autovadītājiem, jo tie vairs nav direktīvas darbības jomā. Lai atrisinātu problēmu, kas saistīta ar tā dēvētajiem viltus pašnodarbinātajiem, 3. panta d) apakšpunktā iekļauta precīzāka „transportlīdzekļa apkalpes locekļa” definīcija.

Direktīvas 3. panta i) apakšpunktā „nakts darba” definīcija ir formulēta tā, ka to var piemērot praksē.

Ar direktīvas 11.a pantu tiek ieviesti kopīgi principi, kuru mērķis ir nodrošināt lielāku valsts izpildes režīmu pārredzamību un efektivitāti, vispārēju izpratni par noteikumiem un vienotu to piemērošanu. Jaunie noteikumi paredz lielāku sadarbību starp dalībvalstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu izpildi, un atbalstu no Komisijas puses, lai veicinātu dialogu starp izpildītājiem un nozares pārstāvjiem, kā arī starp dalībvalstīm, lai nodrošinātu vienotu pieeju, īstenojot darba laika noteikumus. Priekšlikuma mērķis ir uzlabot Kopienas noteikumu ievērošanu un līdz ar to palīdzēt sasniegt ES mērķus transporta politikas jomā.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu un 137. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁵,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁶,

tā kā:

- (1) Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85⁷, nosaka vispārējo transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumu un atpūtas laikposmus autovadītājiem. Minētā regula neattiecas uz citiem darba laika aspektiem autotransporta nozarē.
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi⁸, nosaka obligātās prasības attiecībā uz darba laika organizēšanu, lai uzlabotu veselības un drošības aizsardzību personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, paaugstinātu ceļu satiksmes drošību un sakārtotu konkurences nosacījumus.
- (3) Direktīvas 2002/15/EK 2. panta 1. punktā noteikts, ka Komisijai jāiesniedz ziņojums par pašnodarbināto autovadītāju izslēgšanu no direktīvas darbības jomas un šādā nolūkā jāiesniedz priekšlikums.

⁴ OV C , , lpp.

⁵ OV C , , lpp.

⁶ OV C , , lpp.

⁷ OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

⁸ OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

- (4) Komisijas ziņojums⁹, par sekām pašnodarbināto autovadītāju izslēgšanai no Direktīvas 2002/15/EK darbības jomas, kā arī par sekām direktīvas noteikumiem par nakts laiku tika iesniegts Eiropas Parlamentam un Padomei 2007. gada maijā.
- (5) Pieredze, kas gūta, transponējot Direktīvu 2002/15/EK, apspriedes ar ieinteresētajām personām, vairāki veiktie pētījumi un ietekmes novērtējums ļāva secināt, ka pastāv problēmas attiecībā uz saskaņotu darba laika noteikumu īstenošanu, nepietiekama tiesību aktu ievērošanas disciplīna un nepilnīgi izpildes režīmi dalībvalstīs.
- (6) Sekas atšķirīgai Direktīvas 2002/15/EK noteikumu interpretēšanai, piemērošanai un izpildei dalībvalstīs, kā arī obligāto darba laika noteikumu neievērošanai no transporta uzņēmumu un autovadītāju puses ir izkropļota konkurence, apdraudēta autovadītāju drošība un veselība.
- (7) Ņemot vērā Komisijas ziņojumu un ietekmes novērtējumu, pašnodarbinātie autovadītāji jāizslēdz no Direktīvas 2002/15/EK darbības jomas.
- (8) Tomēr ir vēlams, ka dalībvalstis turpina brīdināt pašnodarbinātos autovadītājus par nelabvēlīgo ietekmi uz veselību un drošību, kā arī par negatīvo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ko izraisa pārāk garas darba stundas, nepietiekama atpūta vai nepiemērots darba režīms.
- (9) Tādēļ ir jāveic atsevišķi tehniski pielāgojumi Direktīvas 2002/15/EK tekstā.
- (10) Kopienas tiesību akti ir efektīvi un iedarbīgi tikai tad, ja tos īsteno visas dalībvalstis, vienādi piemēro visām iesaistītajām personām un veic regulāru un efektīvu to kontroli.
- (11) Atbilstības uzraudzība ir sarežģīts uzdevums, kurā iesaistīti daudzi dalībnieki, tāpēc vajadzīga sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju, kā arī starp dalībvalstīm.
- (12) Tāpēc ir lietderīgi ieviest jauninājumus Direktīvā 2002/15/EK, lai novērstu nepilnības noteikumu īstenošanā, piemērošanā un izpildē, precizējot tās darbības jomu, stiprinot administratīvo sadarbību starp dalībvalstīm un veicinot informācijas un labas prakses apmaiņu.
- (13) Tā kā direktīvas mērķi, proti, ieviest jauninājumus Kopienas tiesību aktā par darba laika organizēšanu un uzlabot tā izpildāmību, dalībvalstis vienas pilnībā nevar sasniegt, bet labāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (14) Šajā direktīvā ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši ir atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. It īpaši ar direktīvu mēģina nodrošināt ikviena nodarbinātā tiesības strādāt apstākļos, kas nekaitē veselībai un drošībai, kā arī tiesības uz maksimālā darba laika ierobežošanu, dienas un nedēļas atpūtas laikposmiem (Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 31. pants).
- (15) Tādēļ attiecīgi jāgroza Direktīva 2002/15/EK,

⁹ COM(2007) 266 galīgā redakcija

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2002/15/EK groza šādi.

(1) Direktīvas 2. pantu groza šādi.

a) Panta 1. punktu aizstāj ar šo:

„1. Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kā tas ir definēts šīs direktīvas 3. panta d) apakšpunktā, kas nodarbināti dalībvalstī dibinātos uzņēmumos un veic autotransporta darbības, uz kurām attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006 vai, ja tā nav, tad AETR nolīgums.

Direktīva attiecas arī uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kā tas ir definēts 3. panta d) apakšpunkta otrajā teikumā.

b) Panta 2. un 3. punktā atsauci „Direktīvas 93/104/EK” aizvieto ar atsauci „Direktīvas 2003/88/EK”.

c) Panta 4. punktā atsauci „Regulas (EEK) Nr. 3820/85” aizvieto ar atsauci „Regulas (EK) Nr. 561/2006”.

(2) Direktīvas 3. pantu groza šādi.

a) Svītros a) apakšpunkta 2. daļas pirmo teikumu;

b) panta d) apakšpunktam pievieno šādu teikumu:

„„Transportlīdzekļa apkalpes loceklis” ir arī jebkura persona, kura nav piesaistīta darba devējam ar darba līgumu vai ar jebkura cita veida darba hierarhijas attiecībām, bet:

i) kura nevar brīvi plānot savas darba aktivitātes;

ii) kuras ienākumi nav tieši atkarīgi no gūtās peļņas;

iii) kura nevar, individuāli vai sadarbībā ar pašnodarbinātiem autovadītājiem, uzturēt darba attiecības ar vairākiem klientiem.”

c) svītros e) apakšpunktu;

d) panta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

„f) „persona, kas veic autotransporta pārvadājumu darbības” ir jebkurš transportlīdzekļa apkalpes loceklis, kurš veic šādas darbības;”

e) panta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

„i) „nakts darbs” ir vismaz 2 stundas ilgs darbs, ko veic nakts laikā.”

- (3) Direktīvas 4. panta a) apakšpunktā atsauci „Regulas (EEK) Nr. 3820/85 6. panta 1. punkta ceturtnā un piektā daļa vai, ja vajadzīgs, AETR nolīguma 6. panta 1. punkta ceturtnā daļa” aizvieto ar atsauci „Regula (EK) Nr. 561/2006 vai, ja vajadzīgs, AETR nolīgums”.
- (4) Direktīvas 5. panta 1. punktā atsauci „Regulā (EEK) Nr. 3820/85” aizvieto ar atsauci „Regulā (EK) Nr. 561/2006”.
- (5) Direktīvas 6. pantā atsauci „Regulu (EEK) Nr. 3820/85” aizvieto ar atsauci „Regulu (EK) Nr. 561/2006”.
- (6) Iekļauj šādu 11.a pantu.

„11.a pants

Izpilde

- (1) Dalībvalstis organizē atbilstošas un regulāras uzraudzības un kontroles sistēmu, lai nodrošinātu direktīvas noteikumu pareizu un saskaņotu īstenošanu. Tās nodrošina, lai valsts iestādēm, kas atbildīgas par direktīvas izpildi, būtu pietiekams skaits kvalificētu inspektoru, un tās veic visus vajadzīgos pasākumus.
- (2) Dalībvalstis dara Komisijai zināmu precīzu informāciju par veiktiem uzraudzības un kontroles pasākumiem.
- (3) Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka transporta uzņēmumiem un transportlīdzekļa apkalpes locekļiem ir pieejama informācija, palīdzība un konsultācijas attiecībā uz noteikumiem darba laika un darba organizācijas jomā.
- (4) Lai direktīvas īstenošana būtu efektīva, iedarbīga un vienāda visā Kopienā, Komisija atbalsta dialogu starp dalībvalstīm ar šādiem mērķiem:
 - (a) nostiprināt administratīvo sadarbību starp valstu kompetentajām iestādēm, pieņemot efektīvas informācijas apmaiņas sistēmas, uzlabojot piekļuvi informācijai, kā arī veicinot informācijas un labas prakses apmaiņu darba laika noteikumu izpildes jomā;
 - (b) veicināt kopīgu pieeju šīs direktīvas īstenošanā;
 - (c) sekmēt dialogu starp transporta nozari un izpildes iestādēm.”
- (8) Direktīvas 13. pantā atsauci „Regulas (EEK) Nr. 3820/85 16. panta 2. punktā” aizvieto ar atsauci „Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. panta 1. punktā”.

2. pants

- 1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [...]. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai

zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*