



Saturs

I *Leģislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību 1
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē 17
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs), par kravu pārva-
dājumu elektronisku informāciju ⁽¹⁾ 33

DIREKTĪVAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 49

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

I

(Leģislatīvi akti)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1054

(2020. gada 15. jūlijs),

ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

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

⁽¹⁾ OV C 197, 8.6.2018., 45. lpp.

⁽²⁾ OV C 176, 23.5.2018., 57. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 4. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 7. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (OV C 151, 6.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 9. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

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

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

⁽⁵⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

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

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

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

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

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

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

- (28) Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītāji, pārvadātāji un kontroles iestādes pēc iespējas drīz gūst labumu no viedo tahogrāfu sniegtajām priekšrocībām, tostarp no tā, ka viedie tahogrāfi automātiski reģistrē robežas šķērsošanu, esošie transportlīdzekļu parki būtu jāaprīko ar šādām ierīcēm pienācīgā laikposmā pēc tam, kad ir stājušies spēkā detalizētie tehniskie noteikumi. Šāds laikposms nodrošinās pietiekami ilgu sagatavošanās laiku.
- (29) Transportlīdzekļos, kuri nav aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, dalībvalstu robežu šķērsošana tahogrāfā būtu jāreģistrē tuvākajā iespējamajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas.
- (30) Darbību reģistrēšana tahogrāfā ir būtiska transportlīdzekļu vadītāju darba daļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi transportlīdzekļu vadītājiem nodrošināt pienācīgu apmācību par to, kā izmantot to tahogrāfu jaunās funkcijas, kas tiek ieviesti tirgū. Transporta uzņēmumiem kā darba devējiem būtu jāsedz ar šo apmācību saistītās izmaksas.
- (31) Kontrolieriem, kas pārbauda atbilstību attiecīgajiem Savienības autotransporta nozares tiesību aktiem, grūtības rada izmantoto tahogrāfa ierīču dažādība un tas, ka strauji parādās sarežģīti manipulācijas paņēmieni. It īpaši tas attiecas uz pārbaudēm, ko veic uz ceļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi kontrolierus pienācīgi apmācīt, lai nodrošinātu, ka viņi ir pilnībā informēti par jaunākajām tendencēm tehnoloģiju attīstības un manipulācijas paņēmienu jomā.
- (32) Lai mazinātu slogu transporta uzņēmumiem un kontroles iestādēm, gadījumos, kad kontrolieris kontroles nolūkos noņem plombu tahogrāfam, atkārtotu plombēšanu kontrolierim būtu jāatļauj veikt konkrētās, labi dokumentētās situācijās.
- (33) Ņemot vērā tehnoloģiju pastāvīgu attīstību, Komisija pēta iespēju izstrādāt jaunus tehniskus risinājumus, kuri piedāvā tādas pašas priekšrocības un drošību kā viedie tahogrāfi un kuru saistītās izmaksas ir tādas pašas vai zemākas.
- (34) Ir svarīgi, lai transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, laikā, kad tie veic autopārvadājumus Savienības teritorijā, tiktu piemēroti Savienības noteikumiem līdzvērtīgi noteikumi. Komisijai būtu jāizvērtē šā principa piemērošana Savienības līmenī un jāierosina atbilstoši risinājumi, par ko būtu jāvienojas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (AETR nolīgums) kontekstā.
- (35) Kravu pārvadāšana atšķiras no pasažieru pārvadāšanas. Tādēļ Komisijai būtu jāizvērtē, vai būtu jāierosina pasažieru transportam piemērotāki noteikumi, jo īpaši attiecībā uz neregulāriem pārvadājumiem, kas definēti 2. panta 4. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 ⁽¹¹⁾.
- (36) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību un darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem visā Savienībā, harmonizējot noteikumus par braukšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autopārvadājumos un harmonizējot noteikumus par tahogrāfu lietošanu un izpildi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (37) Tāpēc Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

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

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

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

2) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta aa) punktu aizstāj ar šādu:

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

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

ii) ar kuriem piegādā preces, kuras ražotas amatniecībā,

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

b) iekļauj šādu punktu:

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

3) regulas 4. pantam pievieno šādu punktu:

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

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

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

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

5) regulas 7. pantam pievieno šādu daļu:

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

6) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus; vai

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

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

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

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

- b) pantā iekļauj šādu punktu:

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

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

- c) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

- d) pantā iekļauj šādu punktu:

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

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

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

- e) pantam pievieno šādu punktu:

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

- 7) iekļauj šādu pantu:

“8.a pants

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

— apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai,

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

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

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

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

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

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

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

8) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

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

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

9) regulā iekļauj šādu pantu:

“9.a pants

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

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

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

11) regulas 12. pantam pievieno šādas daļas:

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

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

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

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

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

a) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

b) iekļauj šādus apakšpunktus:

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

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

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

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

14) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

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

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

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

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

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

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

17) regulas 22. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

b) panta 2. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

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

c) pantā iekļauj šādus punktus:

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

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

18) regulā iekļauj šādu pantu:

“23.a pants

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

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

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8.a pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu (*).
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 8.a pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

(*) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”;

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

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

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

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

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

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

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

2. pants

Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza šādi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts analogais tahogrāfs;

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

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

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

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

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

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

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

4) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Datu aizsardzība

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— ikdienas darba laikposma sākuma vieta,

— katra reize, kad transportlīdzeklis šķērso dalībvalsts robežu,

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

— ik pēc trim stundām uzkrāta transportlīdzekļa vadīšanas laika, un

— ikdienas darba laikposma beigu vieta.

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

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

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

6) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

c) panta 4. punktam pievieno šādu ievilkumu:

“— pārsniegts maksimālais transportlīdzekļa vadīšanas laiks.”;

7) regulas 10. pantam pievieno šādu daļu:

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

8) regulas 11. pantu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

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

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

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

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

b) otrajā daļā ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

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

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

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

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

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

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

10) regulas 26. pantā iekļauj šādu punktu:

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


11) regulas 34. panta groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:


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

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

i) apakšpunkta iv) punktu aizstāj ar šādu:

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

ii) pievieno šādu punktu:

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

c) panta 6. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

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

d) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

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

12) regulas 36. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

ii) punkta iii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

3. pants

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

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

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

Briselē, 2020. gada 15. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D.M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. KLOECKNER

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1055

(2020. gada 15. jūlijs),

ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 ⁽⁴⁾ un (EK) Nr. 1072/2009 ⁽⁵⁾ īstenošanā gūtā pieredze ir atklājusi, ka tajās paredzētie noteikumi sniedz uzlabojumu iespējas vairākos punktos.
- (2) Līdz šim un ja vien valsts tiesību aktos nav paredzēts citādi, noteikumi par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai neattiecas uz uzņēmumiem, kas veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai izmantojot transportlīdzekļu apvienojumus, kas nepārsniedz minēto ierobežojumu. Šādu uzņēmumu skaits, kuri veic gan iekšzemes, gan starptautiskos pārvadājumus, ir palielinājies. Tāpēc vairākas dalībvalstis ir nolēmušas minētajiem uzņēmumiem piemērot Regulā (EK) Nr. 1071/2009 paredzētos noteikumus par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai. Lai novērstu iespējamās nepilnības un lai nozarē, kurā izmanto mehāniskos transportlīdzekļus, kas paredzēti tikai kravu pārvadājumiem un kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, ar kopīgu noteikumu palīdzību nodrošinātu profesionalizācijas minimālo līmeni un tādējādi tuvinātu konkurences apstākļus, kas attiecas uz visiem pārvadātājiem, minētā regula būtu jāgroza. Prasībām attiecībā uz piekļuvi profesijai būtu jāklūst obligātām pārvadātājiem, kas izmanto starptautiskos pārvadājumos iesaistītos mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuri paredzēti tikai kravu pārvadājumiem un kuru pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2,5 tonnas, bet ne 3,5 tonnas.
- (3) Regula (EK) Nr. 1072/2009 atbrīvo dažas starptautisko kravas pārvadājumu darbības no nepieciešamības saņemt Kopienas atļauju, lai ieietu Eiropas kravas autopārvadājumu tirgū. Minētā tirgus organizācijas ietvaros kravu autopārvadājumu uzņēmumus, kas pārvadā kravas mehāniskajos transportlīdzekļos vai transportlīdzekļu apvienojumos, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 2,5 tonnas, būtu jāatbrīvo no nepieciešamības saņemt Kopienas atļauju vai citu pārvadājumu atļauju.
- (4) Lai gan transportlīdzekļi, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz noteiktu sliekšni, ir izslēgti no Regulas (EK) Nr. 1071/2009 darbības jomas, minētā regula dod dalībvalstīm iespēju šādiem transportlīdzekļiem piemērot visus vai daļu no tās noteikumiem.
- (5) Pašreiz dalībvalstis attiecībā uz piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai ir tiesīgas papildus Regulā (EK) Nr. 1071/2009 noteiktajām prasībām piemērot vēl citas prasības. Šī iespēja nav izrādījusies nepieciešama būtisku vajadzību apmierināšanai, un tā ir radījusi atšķirības attiecībā uz šādu piekļuvi. Tāpēc tā būtu jāatceļ.

⁽¹⁾ OV C 197, 8.6.2018., 38. lpp.⁽²⁾ OV C 176, 23.5.2018., 57. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 4. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 7. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (OV C 153, 7.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 9. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.).⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

- (6) Lai cīnītos pret tā dēvētajiem “pastkastītes uzņēmumiem” un nodrošinātu godīgu konkurenci un vienlīdzīgu konkurences apstākļus iekšējā tirgū, ir jānodrošina, ka autopārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ir reāla un pastāvīga klātbūtne minētajā dalībvalstī un ka tie savu pārvadājumu uzņēmējdarbību veic no šīs valsts. Tāpēc, ņemot vērā pieredzi, ir jāprecizē un jāstiprina noteikumi par faktiskas un stabilas uzņēmējdarbības esamību, vienlaikus izvairoties no nesamērīga administratīvā sloga uzlikšanas.
- (7) Reālajai un pastāvīgajai klātbūtnei dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, būtu jo īpaši jānozīmē tas, ka uzņēmums pārvadājumus veic, izmantojot atbilstošās tehniskās iekārtas, kas izvietotas attiecīgajā dalībvalstī.
- (8) Regula (EK) Nr. 1071/2009 paredz, ka uzņēmumi faktiski un pastāvīgi un ar piemērotām tehniskām ierīcēm un aprīkojumu veic savu darbību saimnieciskās darbības centrā, kas atrodas dalībvalstī, kurā tie veic uzņēmējdarbību, un tā pieļauj papildu prasības valsts līmenī, no kurām visizplatītākā ir prasība par stāvvietu nodrošināšanu dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību. Tomēr minētās nevienādi piemērotās prasības nav bijušas pietiekamas, lai nodrošinātu patiesu saikni ar attiecīgo dalībvalsti, lai spētu efektīvi cīnīties pret “pastkastītes uzņēmumiem” un samazināt riskus saistībā ar sistemātisku kabotāžu un klejojošu transportlīdzekļu vadītāju esamību, ko organizē no uzņēmuma, kurā transportlīdzekļi neatgriežas. Ņemot vērā to, ka lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību transporta jomā, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi par tiesībām veikt uzņēmējdarbību un sniegt pakalpojumus, ir lietderīgi vēl vairāk saskaņot uzņēmējdarbības prasības un pastiprināt prasības, kas saistītas ar to transportlīdzekļu klātbūtni, kurus pārvadātājs izmanto dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību. Skaidra minimālā intervāla noteikšana, kura laikā transportlīdzeklim ir jāatgriežas, arī palīdz nodrošināt, ka attiecīgos transportlīdzekļus var pareizi uzturēt ar tehniskām iekārtām, kas atrodas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un atvieglo kontroli.

Šādu atgriešanos cikls būtu jāsaista ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 561/2006⁽⁶⁾ noteikto transporta uzņēmuma pienākumu organizēt savas darbības veidā, kas transportlīdzekļa vadītājam ļauj atgriezties mājās vismaz reizi četrās nedēļās, lai tādējādi, transportlīdzekļa vadītājam kopā ar transportlīdzekli atgriežoties vismaz katru otro reizi četru nedēļu ciklā, varētu izpildīt abus pienākumus. Šī saskaņošana pastiprina transportlīdzekļa vadītāja tiesības atgriezties un samazina risku, ka transportlīdzeklim jāatgriežas, tikai lai izpildītu šo jauno uzņēmējdarbības prasību. Tomēr prasībai atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, nebūtu jāuzliek pienākums veikt konkrētu skaitu darbību dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, vai citādi jāierobežo pārvadātāju iespēja sniegt pakalpojumus visā iekšējā tirgū.

- (9) Ciktāl piekļuve autopārvadātāja profesionālajai darbībai ir atkarīga no attiecīgā uzņēmuma labas reputācijas, ir jāprecizē, kuru personu rīcība ir jāņem vērā, administratīvās procedūras, kas ir jāievēro, un nogaidīšanas termiņš attiecībā uz rehabilitāciju pēc tam, kad pārvadājumu vadītājs ir zaudējis labu reputāciju.
- (10) Ņemot vērā iespējamību, ka smagi valsts nodokļu noteikumu pārkāpumi varētu būtiski ietekmēt godīgas konkurences apstākļus autopārvadājumu tirgū, šādi pārkāpumi būtu jāiekļauj starp elementiem, kas ir būtiski, novērtējot labu reputāciju.
- (11) Ņemot vērā iespējamību, ka smagi to Savienības noteikumu pārkāpumi, kas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autopārvadājumu jomā, smagi kabotāžas un līgumsaistībām piemērojamo tiesību aktu noteikumu pārkāpumi varētu būtiski ietekmēt autopārvadājumu tirgu un darbinieku sociālo aizsardzību, šādi pārkāpumi būtu jāiekļauj starp elementiem, kas ir būtiski, novērtējot labu reputāciju.
- (12) Ņemot vērā godīgas konkurences nozīmīgumu iekšējā tirgū, ar šo jautājumu saistīto Savienības noteikumu, tostarp noteikumu par piekļuvi tirgum, piemēram, kabotāžas noteikumu, pārkāpumi būtu jāņem vērā pārvadājumu vadītāju un transporta uzņēmumu labas reputācijas novērtējumā. Attiecīgi būtu jāprecizē to Komisijas pilnvaru nosacījumi, saskaņā ar kurām Komisijai ir jānosaka attiecīgo pārkāpumu smaguma pakāpi.
- (13) Valsts kompetentajām iestādēm ir bijis grūti noteikt, kādus dokumentus transporta uzņēmumi var iesniegt, lai pierādītu savu finansiālo stāvokli, jo īpaši tad, ja nav apstiprinātu gada pārskatu. Būtu jāprecizē noteikumi par finansiālā stāvokļa pierādīšanu.

⁽⁶⁾ 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.).

- (14) Uzņēmumiem, kas veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuri paredzēti tikai kravu pārvadājumiem, kuri ir iesaistīti starptautiskos pārvadājumos un kuru pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2,5 tonnas, bet ne 3,5 tonnas, vajadzētu būt minimālam finansiālajam stāvoklim, lai nodrošinātu, ka tiem ir līdzekļi stabilas un ilgstošas darbības veikšanai. Tomēr, tā kā ar šādiem transportlīdzekļiem veikto darbību apjoms parasti ir ierobežots, attiecīgajām prasībām, kas saistītas ar finansiālo stāvokli, vajadzētu būt mazāk stingrām nekā tām prasībām, ko piemēro pārvadātājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas pārsniedz minēto ierobežojumu. Nosakot nepieciešamo finansiālo stāvokli, būtu jāņem vērā transportlīdzekļu apvienojumi. Kompetentajai iestādei būtu jāpiemēro augstāka līmeņa finansiāla prasība, ja transportlīdzekļu apvienojuma pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 3,5 tonnas.
- (15) Lai saglabātu un radītu augstus standartus uzņēmumiem, neradot negatīvu ietekmi uz autotransporta iekšējo tirgu, būtu jāļauj dalībvalstīm finanšu prasības, kas attiecas uz smago transportlīdzekļu izmantošanu, piemērot arī uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību to teritorijā, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.
- (16) Lai nodrošinātu uzticamu autotransporta nozari un uzlabotu parādu publisko tiesību reglamentētām iestādēm iekasēšanu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai prasīt izpildīt maksājumu saistības pret publiskām struktūrām, piemēram, nomaksāt pievienotās vērtības nodokļa parādus un veikt sociālā nodrošinājuma iemaksas, un pieprasīt, lai uzņēmumi nebūtu pakļauti procedūrām, kas ieviestas, lai aizsargātu to aktīvus.
- (17) Valstu elektroniskajos reģistros iekļautajai informācijai par pārvadātājiem vajadzētu būt pēc iespējas pilnīgai un atjauninātai, lai valsts iestādēm, kas atbild par attiecīgo noteikumu izpildi, sniegtu pietiekamu pārskatu par pārbaudāmajiem pārvadātājiem. Jo īpaši informācijai attiecībā uz pārvadātāju rīcībā esošo transportlīdzekļu reģistrācijas numuru un pārvadātāju riska novērtējumu būtu jāuzlabo Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un (EK) Nr. 1072/2009 noteikumu izpilde valstu un pārrobežu mērogā. Tāpēc attiecīgi būtu jāgroza noteikumi par valsts elektronisko reģistru.
- (18) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs Regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai pieņemt, *inter alia*, tehniskās procedūras elektroniskai piekļuvei citu dalībvalstu elektroniskajiem reģistriem. Tas varētu ietvert procedūras, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka kompetentajām iestādēm pārbaužu uz ceļiem laikā ir iespējams piekļūt uzņēmuma saskaņotajam riska novērtējumam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK ⁽⁷⁾ 9. pantu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽⁸⁾.
- (19) Vissmagākā pārkāpuma definīcija attiecībā uz ikdienas vadīšanas laika pārsniegšanu, kas paredzēta Regulas (EK) Nr. 1071/2009 IV pielikumā, neatbilst spēkā esošajam attiecīgajam noteikumam, kas paredzēts Regulā (EK) Nr. 561/2006. Minētā neatbilstība noved pie nenoteiktības un valsts iestāžu prakses atšķirībām, kas rada grūtības attiecīgo noteikumu izpildē. Tāpēc minētā definīcija būtu jāprecizē, lai nodrošinātu abu regulu saskaņotību.
- (20) Noteikumiem par iekšzemes pārvadājumiem, ko ārvalstu pārvadātāji pagaidu kārtā veic uzņēmējā dalībvalstī ("kabotāža"), vajadzētu būt skaidriem, vienkāršiem un viegli izpildāmiem, vienlaicīgi saglabājot līdz šim sasniegto liberalizācijas līmeni.
- (21) Kabotāžas pārvadājumiem vajadzētu palīdzēt palielināt lielas noslodzes transportlīdzekļu noslogojuma faktoru un samazināt tukšbraucienu skaitu, un tie būtu jāatļauj, ja vien tie nenotiek tādā veidā, kas veido pastāvīgu vai ilgstošu darbību attiecīgajā dalībvalstī. Lai nodrošinātu, ka kabotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību, pārvadātājiem nevajadzētu atļaut veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī konkrētu laiku pēc kabotāžas pārvadājumu laikposma beigām minētajā dalībvalstī.

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanai attiecībā uz sociālās jomas tiesību aktiem saistībā ar darbībām autotransporta jomā un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 88/599/EEK (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (22) Lai gan turpmākajai liberalizācijai, kas izveidota ar Padomes Direktīvas 92/106/EEK⁽⁹⁾ 4. pantu, salīdzinājumā ar kabotāžu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009, ir bijusi labvēlīga ietekme kombinēto pārvadājumu veicināšanā un princīpā tā būtu jā saglabā, ir nepieciešams nodrošināt, lai tā netiktu ļaunprātīgi izmantota. Pieredze liecina, ka minētais noteikums dažās Savienības daļās ir ticis sistemātiski izmantots, lai apietu kabotāžas pagaidu raksturu, kā arī ir ticis izmantots par pamatu transportlīdzekļu pastāvīgai klātbūtnei citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību. Šāda negodīga prakse var radīt sociālā dempingu risku un apdraudēt ar kabotāžu saistītā tiesiskā regulējuma ievērošanu. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atkāpties no Direktīvas 92/106/EEK 4. panta un piemērot Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumus par kabotāžu, lai risinātu šādas problēmas, ieviešot samērīgu ierobežojumu transportlīdzekļu pastāvīgai klātbūtnei to teritorijā.
- (23) Efektīva un rezultatīva noteikumu izpilde ir priekšnoteikums godīgai konkurencei iekšējā tirgū. Izpildes instrumentu turpmāka digitalizācija ir ļoti būtiska, lai atbrīvotu izpildes spējas, samazinātu nevajadzīgus administratīvos slogus starptautiskajiem pārvadātājiem un jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, labāk uzraudzītu augsta riska pārvadātājus un atklātu krāpniecisku praksi. Būtu jāprecizē, ar kādiem līdzekļiem autopārvadātāji var pierādīt atbilstību kabotāžas pārvadājumu noteikumiem. Pārbaudēm uz ceļiem būtu jābalstās uz transporta dokumentiem un, ja tādi pieejami, uz tahogrāfa datiem. Lai vienkāršotu attiecīgo pierādījumu sniegšanu un to apstrādi, kuru veic kompetentās iestādes, elektroniskas pārvadājumu informācijas izmantošana un pārsūtīšana būtu jāatzīst par atbilstības pierādīšanas līdzekli. Šim nolūkam izmantotajam formātam būtu jānodrošina uzticamība un autentiskums. Ņemot vērā, ka pārvadājumu un loģistikas jomā arvien vairāk izmanto efektīvu elektronisko informācijas apmaiņu, ir svarīgi nodrošināt saskaņotību tiesiskajos regulējumos un izveidot noteikumus, kas attiecas uz administratīvo procedūru vienkāršošanu.
- (24) Uz transporta uzņēmumiem attiecas noteikumi par starptautiskajiem pārvadājumiem, un tiem pēc būtības ir arī jāatbild par jebkuru savu pārkāpumu sekām. Tomēr, lai novērstu ļaunprātīgu rīcību, ko īsteno uzņēmumi, kuri noslēdz līgumus ar kravas autopārvadātājiem par transporta pakalpojumiem, dalībvalstīm arī būtu jāparedz skaidri un paredzami noteikumi par sankcijām nosūtītājiem, ekspeditoriem, līgumslēdzējiem un apakšuzņēmējiem gadījumos, kad tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie transporta pakalpojumi ietver Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārkāpumus.
- (25) Eiropas Darba iestādei, kuras darbības joma, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1149⁽¹⁰⁾ 1. panta 4. punktā, aptver Regulu (EK) Nr. 1071/2009, būs svarīga loma, palīdzot dalībvalstīm pienācīgi īstenot šīs regulas noteikumus. Šī loma jo īpaši attieksies uz saskaņotām pārbaudēm, sadarbības un informācijas apmaiņu veicināšanu starp dalībvalstīm, paraugprakses veicināšanu un apmaiņu, atbalstu spēju veidošanai, apmācībai un informētības vairošanas kampaņām.
- (26) Lai ņemtu vērā tirgus norises un tehnikas attīstību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to, lai grozītu Regulas (EK) Nr. 1071/2009 I, II un III pielikumu un grozītu Regulas (EK) Nr. 1072/2009 I, II un III pielikumu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽¹¹⁾. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome saņem visus dokumentus vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (27) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, ieviest noteiktas saskaņotības pakāpes konkrētās jomās, kas līdz šim nav saskaņotas ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši attiecībā uz pārvadājumiem, kam izmanto vieglos kravas automobiļus, un izpildes praksi, un tuvināt konkurences apstākļus un uzlabot izpildi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās

⁽⁹⁾ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1149 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Darba iestādi, groza Regulas (EK) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 un (ES) 2016/589 un atceļ Lēmumu (ES) 2016/344 (OV L 186, 11.7.2019., 21. lpp.).

⁽¹¹⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

dalībvalstīs, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku apvienojumā ar autopārvadājumu pārrobežu dimensiju, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

- (28) Tāpēc Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1024/2012 ⁽¹²⁾ būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (EK) Nr. 1071/2009

Regulu (EK) Nr. 1071/2009 groza šādi:

- 1) regulas 1. panta 4. punktu groza šādi:

- a) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) uzņēmumiem, kas veic kravu autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, nodarbojas tikai ar iekšzemes pārvadājumiem tajā dalībvalstī, kurā šie uzņēmumi veic uzņēmējdarbību;”;

- b) iekļauj šādu apakšpunktu:

“aa) uzņēmumiem, kas veic kravu autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 2,5 tonnas;”;

- c) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) uzņēmumiem, kuri pasažieru autopārvadājumus veic tikai nekomerciālos nolūkos vai kuriem ir cita pamatnodarbošanās, kas nav pasažieru autopārvadājumi;”;

- d) pievieno šādu daļu:

“Pirmās daļas b) apakšpunkta izpratnē visi autopārvadājumi, izņemot komercpārvadājumus vai pašpārvadājumus, par kuriem netiek ņemta tieša vai netieša samaksa un kuri tieši vai netieši nerada jebkādus ieņēmumus transportlīdzekļa vadītājam vai citiem, un kuriem nav saiknes ar profesionālu darbību, ir jāuzskata par pārvadājumiem, ko veic tikai nekomerciālos nolūkos.”;

- 2) regulas 3. panta 2. punktu svīturo;

- 3) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Nosacījumi attiecībā uz uzņēmējdarbības veikšanas vietu

1. Lai izpildītu 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā izvirzīto prasību, uzņēmumam dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- a) tam ir telpas, kurās tam elektroniskā vai jebkurā citā formā ir pieejami uzņēmējdarbības pamatdokumentu oriģināli, jo īpaši tā pārvadājumu līgumi, dokumenti, kuri saistīti ar transportlīdzekļiem, kas ir uzņēmuma rīcībā, grāmatvedības dokumenti, personālvadības dokumenti, darba līgumi, sociālā nodrošinājuma dokumenti, dokumenti, kuros ir dati par transportlīdzekļa vadītāju nosūtīšanu un norīkošanu, dokumenti, kuros ir dati par kabotāžu, transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laikposmiem, un jebkuri citi dokumenti, kuriem ir jābūt kompetentajai iestādei pieejamiem, lai pārbaudītu uzņēmuma atbilstību šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem;
- b) tas organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā;

⁽¹²⁾ 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.).

- c) tas ir reģistrēts minētās dalībvalsts komercsabiedrību reģistrā vai līdzīgā reģistrā, ja to prasa valsts tiesību akti;
- d) tam piemēro ieņēmumu nodokli un – ja to prasa valsts tiesību akti – tam ir derīgs pievienotās vērtības nodokļa reģistrācijas numurs;
- e) pēc atļaujas piešķiršanas tā rīcībā ir viens vai vairāki transportlīdzekļi, kuri ir reģistrēti vai laisti aprītē un kurus atļauts lietot saskaņā ar minētās dalībvalsts tiesību aktiem, neatkarīgi no tā, vai minētie transportlīdzekļi ir pilnīgā uzņēmuma īpašumā vai, piemēram, turējumā saskaņā ar nomas-izpirkuma līgumu vai saskaņā ar nomas vai lizinga līgumu;
- f) tas faktiski un pastāvīgi veic tā administratīvo un komerciālo darbību, izmantojot atbilstošas iekārtas un aprīkojumu telpās, kas atrodas minētajā dalībvalstī, kā minēts a) punktā, un faktiski un pastāvīgi vada pārvaldījumus, izmantojot g) punktā minētos transportlīdzekļus, kuriem ir atbilstošas tehniskās iekārtas, kas izvietotas minētajā dalībvalstī;
- g) pastāvīgi un regulāri tā rīcībā ir zināms skaits transportlīdzekļu, kuri atbilst e) punkta nosacījumiem, un transportlīdzekļa vadītāju, kuri parasti atrodas kādā saimnieciskās darbības centrā minētajā dalībvalstī, un tas abos gadījumos ir samērīgs ar šā uzņēmuma veikto pārvaldījumu apjomu.
2. Papildus prasībām, kas noteiktas 1. punktā, dalībvalstis var prasīt, lai uzņēmumam dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību:
- a) uzņēmuma telpās būtu ar uzņēmuma darbības apjomu samērīgs un pienācīgi kvalificēts administratīvais personāls vai ierastajā darba laikā sasniedzams pārvaldījumu vadītājs;
- b) minētās dalībvalsts teritorijā būtu ar uzņēmuma darbības apjomu samērīga, funkcionāla infrastruktūra, kas nav 1. punkta f) apakšpunktā minētās tehniskās iekārtas, tostarp birojs, kas ir atvērts ierastajā darba laikā.”;
- 4) regulas 6. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punktu groza šādi:
- i) otro daļu aizstāj ar šādu:
- “Nosakot to, vai uzņēmums atbilst minētajai prasībai, dalībvalstis ņem vērā minētā uzņēmuma, tā pārvaldījumu vadītāju, izpilddirektoru un jebkuras citas attiecīgas personas rīcību, kā dalībvalsts to var būt noteikusi. Jebkura atsauce šajā pantā uz notiesāšanu, sankcijām vai pārkāpumiem ietver notiesāšanu, sankcijas vai pārkāpumus, kas attiecas uz pašu uzņēmumu, tā pārvaldījumu vadītājiem, izpilddirektoriem un jebkuru citu attiecīgo personu, kā dalībvalsts to var būt noteikusi.”;
- ii) trešās daļas a) apakšpunkta vi) punktā dzēš vārdu “un”;
- iii) trešās daļas a) apakšpunktam pievieno šādu punktu:
- “vii) nodokļu tiesības; un”;
- iv) trešās daļas b) apakšpunktam pievieno šādus punktus:
- “xi) darba ņēmēju norīkošanu darbā autopārvaldījumu jomā;
- xii) tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām;
- xiii) kabotāžu.”;
- b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:
- “2. Piemērojot 1. punkta trešās daļas b) apakšpunktu, ja pārvaldījumu vadītājs vai transporta uzņēmums vienā vai vairākās dalībvalstīs ir notiesāts par smagu kriminālnozieģumu vai sodīts par vienu no Savienības noteikumu vissmagākajiem pārkāpumiem, kā noteikts IV pielikumā, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā veic uzņēmējdarbību, atbilstīgi un savlaicīgi īsteno administratīvu procedūru, kas ietver, ja vajadzīgs, pārbaudi attiecīgā uzņēmuma telpās.
- Administratīvās procedūras laikā attiecīgi pārvaldījumu vadītājam vai citiem transporta uzņēmuma juridiskajiem pārstāvjiem piešķir tiesības iesniegt savus argumentus un paskaidrojumus.
- ”

Administratīvās procedūras laikā kompetentā iestāde novērtē, vai īpašu apstākļu dēļ labas reputācijas zaudēšana konkrētajā gadījumā būtu nesamērīga reakcija. Minētajā novērtējumā kompetentā iestāde ņem vērā smagu valsts un Savienības noteikumu pārkāpumu skaitu, kā minēts 1. punkta trešajā daļā, kā arī vissmagāko Savienības noteikumu pārkāpumu skaitu, kā minēts IV pielikumā, par kuriem pārvadājumu vadītājs vai transporta uzņēmums ir ticis notiesāts vai par kuriem tiem tikušas piemērotas sankcijas. Jebkuri šādi konstatējumi ir pienācīgi pamatoti un motivēti.

Ja kompetentā iestāde konstatē, ka labas reputācijas zaudēšana būtu nesamērīga, tā nolemj, ka attiecīgais uzņēmums saglabā labu reputāciju. Šāda lēmuma iemeslus ieraksta valsts reģistrā. Šādu lēmumu skaitu norāda 26. panta 1. punktā minētajā ziņojumā.

Ja kompetentā iestāde nekonstatē, ka labas reputācijas zaudēšana būtu nesamērīga, tad notiesāšana vai sankcija rada labas reputācijas zaudējumu.”;

c) iekļauj šādu punktu:

“2.a Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka tādu 1. punkta trešās daļas b) apakšpunktā minēto Savienības noteikumu smagu pārkāpumu kategoriju, veidu un smaguma pakāpju sarakstu, kuri, papildus IV pielikumā norādītajiem pārkāpumiem, var izraisīt labas reputācijas zaudēšanu. Dalībvalstis ņem vērā informāciju par minētajiem pārkāpumiem, tostarp informāciju, kas saņemta no citām dalībvalstīm, nosakot prioritātes pārbaudēm saskaņā ar 12. panta 1. punktu.

Šajā nolūkā Komisija:

- a) nosaka visbiežāk izdarīto pārkāpumu kategorijas un veidus;
- b) nosaka pārkāpumu smaguma pakāpi, ņemot vērā to potenciālu radīt risku, kura rezultātā var tikt nopietni apdraudēta dzīvība vai nodarīti smagi miesas bojājumi un izkropļota konkurence autopārvadājumu tirgū, tostarp, pasliktinot pārvadājumu jomā strādājošo darba apstākļus;
- c) norāda biežumu, lai pārkāpumus, ja tie atkārtojas biežāk, kvalificētu par smagākiem pārkāpumiem, ņemot vērā transportlīdzekļu skaitu, kas iesaistīti to pārvadājumu veikšanā, kurus vada pārvadājumu vadītājs.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

5) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“1. Lai izpildītu 3. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēto prasību, uzņēmums visu laiku attiecīgā budžeta gada laikā ir spējīgs izpildīt savas finanšu saistības. Uzņēmums, pamatojoties uz gada pārskatiem, kurus apstiprinājis revidents vai attiecīgi pilnvarota persona, pierāda, ka tā rīcībā katru gadu ir kapitāls un rezerves kopsummā vismaz:

- a) 9 000 EUR par pirmo izmantoto transportlīdzekli;
- b) 5 000 EUR par katru papildu izmantoto transportlīdzekli vai transportlīdzekļu apvienojumu, kura pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 3,5 tonnas; un
- c) 900 EUR par katru papildu izmantoto transportlīdzekli vai transportlīdzekļu apvienojumu, kura pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2,5 tonnas, bet ne 3,5 tonnas.

Uzņēmumi, kas veic kravu autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2,5 tonnas, bet ne 3,5 tonnas, pamatojoties uz gada pārskatiem, kurus apstiprinājis revidents vai attiecīgi pilnvarota persona, pierāda, ka katru gadu to rīcībā ir kapitāls un rezerves kopsummā vismaz:

- a) 1 800 EUR par pirmo izmantoto transportlīdzekli; un
- b) 900 EUR par katru papildu izmantoto transportlīdzekli.

Dalībvalstis var pieprasīt, lai uzņēmumi, kas to teritorijā veic uzņēmējdarbību, pierādītu, ka to rīcībā attiecībā uz minētajiem transportlīdzekļiem ir tādi paši kapitāla un rezervju apjomi, kādi ir attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas minēti pirmajā daļā. Šādos gadījumos attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestāde par to informē Komisiju, un Komisija minēto informāciju dara publiski pieejamu.”;

b) iekļauj šādu punktu:

“1.a Papildus prasībām, kas izklāstītas 1. punktā, dalībvalstis var pieprasīt, lai uzņēmumam, pārvaldījumu vadītājam vai jebkurai citai attiecīgai personai, kā dalībvalstis to var būt noteikušas, nebūtu nesamaksātu ar personu nesaisītu parādu, kuri tiem jāatdod publisko tiesību subjektiem, un tie nebūtu bankrotējuši vai pakļauti maksātnespējas vai likvidācijas procedūrām.”;

c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Atkāpjoties no 1. punkta, kompetentā iestāde var atļaut vai pieprasīt uzņēmumam apliecināt savu finansiālo stāvokli ar apliecināšanu dokumentu, kā noteikusi kompetentā iestāde, piemēram, bankas garantiju vai apdrošināšanas apliecinājumu, tostarp profesionālās atbildības apdrošināšanas apliecinājumu, ko ir izsniegusi viena vai vairākas bankas vai citas finanšu iestādes, tostarp apdrošināšanas kompānijas, vai ar citu saistošu dokumentu, kas sniedz kopēju un solidāru galvojumu par uzņēmumu attiecībā uz summām, kas noteiktas 1. punktā.”;

d) iekļauj šādu punktu:

“2.a Atkāpjoties no 1. punkta, ja nav apstiprinātu gada pārskatu par uzņēmuma reģistrācijas gadu, kompetentā iestāde piekrīt, ka uzņēmums var pierādīt savu finansiālo stāvokli, izmantojot apliecināšanu dokumentu, piemēram, bankas garantiju, finanšu iestādes izdotu dokumentu, kurā noteikta piekļuve kredītam uzņēmuma vārdā, vai ar citu saistošu dokumentu, kā noteikusi kompetentā iestāde, kas pierāda, ka uzņēmuma rīcībā ir 1. punktā norādītās summas.”;

6) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Dalībvalstis var veicināt regulāru apmācību ik pa trim gadiem par I pielikumā minētajiem priekšmetiem, lai nodrošinātu, ka 1. punktā minētā persona vai personas pietiekami iepazīstas ar jaunākajām norisēm šajā nozarē.”;

b) panta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 24.a pantu, lai grozītu I, II un III pielikumu nolūkā tos pielāgot tirgus norisēm un tehnikas attīstībai.”;

7) regulas 9. pantam pievieno šādu daļu:

“Saistībā ar atļaujas piešķiršanu kravu autopārvaldījumu uzņēmumam, kas izmanto tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, dalībvalstis var nolemt atbrīvot no prasības kārtot 8. panta 1. punktā minētos eksāmenus personas, kas pierāda, ka tās nepārtraukti 10 gadus pirms 2020. gada 20. augusta ir vadījušas tāda paša veida uzņēmumu.”;

8) regulas 11. panta 4. punktā svīturo trešo daļu;

9) regulas 12. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Kompetentās iestādes regulāri uzrauga, vai uzņēmumi, kuri saņēmuši atļauju autopārvaldītāja profesionālās darbības veikšanai, joprojām atbilst šīs regulas 3. pantā paredzētajām prasībām. Šajā nolūkā dalībvalstis veic kontroles pasākumus, tostarp attiecīgā gadījumā pārbaudes uz vietas attiecīgā uzņēmuma telpās, pievēršot uzmanību uzņēmumiem, kuri atzīti par paaugstināta riska uzņēmumiem. Šajā nolūkā dalībvalstis riska novērtējuma sistēmu, kas izveidota, ievērojot 9. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/22/EK (*), attiecina arī uz visiem šīs regulas 6. pantā noteiktajiem pārkāpumiem.

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

b) panta 2. punkta otro daļu svīturo;

10) regulas 13. panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) ja uzņēmuma finansiālais stāvoklis nav atbildis prasībām – ne vairāk kā seši mēneši, lai pierādītu, ka minētā prasība atkal tiek nepārtraukti izpildīta.”;

11) regulas 14. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktam pievieno šādu daļu:

“Kompetentā iestāde nereabilitē pārvaldījumu vadītāju agrāk nekā vienu gadu pēc labas reputācijas zaudēšanas dienas un, jebkurā gadījumā, pirms pārvaldījumu vadītājs nav pierādījis, ka vismaz trīs mēnešus ir piedalījies atbilstīgā apmācībā vai nolīcis eksāmenu par regulas I pielikuma I daļā uzskaitītajiem priekšmetiem.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ja vien un kamēr nav veikts rehabilitācijas pasākums saskaņā ar attiecīgiem valsts tiesību aktu noteikumiem un šā panta 1. punktu, par nepiemērotu pārvaldījumu operāciju vadīšanai pasludināta pārvaldījumu vadītāja profesionālās kompetences sertifikāts, kas minēts 8. panta 8. punktā, vairs nav derīgs nevienā dalībvalstī.”;

12) regulas 16. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu groza šādi:

i) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) to izraudzīto pārvaldījumu vadītāju vārdi, kuri izpilda 3. pantā noteiktās prasības attiecībā uz labu reputāciju un profesionālo kompetenci, vai attiecīgajos gadījumos juridiskā pārstāvja vārds.”;

ii) pievieno šādus apakšpunktus:

“g) to transportlīdzekļu reģistrācijas numuri, kas ir uzņēmuma rīcībā, ievērojot 5. panta 1. punkta g) apakšpunktu;

h) iepriekšējā gada 31. decembrī uzņēmumā nodarbināto personu skaits, ko katru gadu līdz 31. martam reģistrē valsts reģistrā;

i) uzņēmuma riska novērtējums, ievērojot Direktīvas 2006/22/EK 9. panta 1. punktu.”;

iii) punkta otro, trešo un ceturto daļu aizstāj ar šādām:

“Pirmās daļas a)–d) apakšpunktā minētie dati ir publiski pieejami saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem par personas datu aizsardzību.

Dalībvalstis var izvēlēties pirmās daļas e)–i) apakšpunktā minētos datus glabāt atsevišķos reģistros. Šādos gadījumos e) un f) apakšpunktā minētos datus dara pieejamus pēc pieprasījuma vai tieši pieejamus visām attiecīgās dalībvalsts iestādēm. Pieprasīto informāciju sniedz piecu darbdienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas.

Pirmās daļas g), h) un i) apakšpunktā minētie dati ir pieejami kompetentajām iestādēm pārbaužu uz ceļiem laikā ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc tam, kad stājies spēkā īstenošanas akts, kurš pieņemts, ievērojot 6. punktu, un kurā precizētas funkcijas, kas ļauj datus darīt pieejamus kompetentajām iestādēm pārbaužu uz ceļiem laikā.

Pirmās daļas e)–i) apakšpunktā minētie dati iestādēm, kas nav kompetentās iestādes, ir pieejami tikai tad, ja minētajām iestādēm ir pienācīgi piešķirtas kontroles un sankciju noteikšanas pilnvaras autopārvaldījumu jomā un to ierēdņi ir zvērināti vai tiem ir līdzvērtīgs oficiāls pienākums glabāt noslēpumu.”;

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visi valsts elektroniskajā reģistrā ietvertie dati ir atjaunināti un precīzi.”;

c) panta 6. punktam pievieno šādas daļas:

“Vēlākais, 14 mēnešus pēc tam, kad pieņemts īstenošanas akts par vienotu formulu riska novērtējuma aprēķināšanai, kā minēts Direktīvas 2006/22/EK 9. panta 1. punktā, Komisija pieņem īstenošanas aktus, precizējot funkcijas, kas ļauj 2. punkta pirmās daļas g), h) un i) apakšpunktā minētos datus darīt pieejamus kompetentajām iestādēm pārbaūžu uz ceļiem laikā.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

d) panta 7. punktu svītro;

13) regulas 18. pantu aizstāj ar šādu:

“18. pants

Dalībvalstu administratīvā sadarbība

1. Dalībvalstis izraugās valsts kontaktpunktu, kas atbild par informācijas apmaiņu ar pārējām dalībvalstīm saistībā ar šīs regulas piemērošanu. Dalībvalstis līdz 2011. gada 4. decembrim nosūta Komisijai savu valsts kontaktpunktu nosaukumus un adreses. Komisija sagatavo visu valstu kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm.

2. Dalībvalstu kompetentās iestādes cieši sadarbojas un ātri sniedz cita citai savstarpēju palīdzību un jebkādu citu atbilstīgu informāciju, lai veicinātu šīs regulas īstenošanu un izpildi.

3. Dalībvalstu kompetentās iestādes apmainās ar informāciju par notiesāšanu un piemērotajām sankcijām par jebkādiem smagiem pārkāpumiem, kas minēti 6. panta 2. punktā. Dalībvalsts, kas saņēmusi paziņojumu par smagu pārkāpumu, kurš minēts 6. panta 2. punktā un par kuru veikta notiesāšana vai piemērota sankcija citā dalībvalstī iepriekšējo divu gadu laikā, reģistrē šo pārkāpumu savā valsts elektroniskajā reģistrā.

4. Dalībvalstis atbild uz citu dalībvalstu visu kompetento iestāžu informācijas pieprasījumiem un veic pārbaudes un izmeklēšanu par to, kā autopārvadātāji, kas to teritorijā veic uzņēmējdarbību, izpilda 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteikto prasību. Šādi informācijas pieprasījumi var ietvert piekļuvi dokumentiem, kas vajadzīgi, lai pierādītu, ka ir izpildīti 5. pantā paredzētie nosacījumi. Dalībvalstu kompetento iestāžu informācijas pieprasījumi ir pienācīgi pamatoti un motivēti. Lai to nodrošinātu, pieprasījumos iekļauj ticamas norādes par iespējamiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta pārkāpumiem, norāda pieprasījuma nolūku un pietiekoši detalizēti precizē informāciju un dokumentus, kas tiek pieprasīti.

5. Dalībvalstis 30 darba dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas sniedz informāciju, ko citas dalībvalstis pieprasījušas, ievērojot 4. punktu. Dalībvalstis var savstarpēji vienoties par īsāku termiņu.

6. Ja dalībvalsts, kas saņem pieprasījumu, uzskata, ka tas ir nepietiekami pamatots, tā 10 darbdienu laikā no pieprasījuma saņemšanas par to informē pieprasītāju dalībvalsti. Pieprasītāja dalībvalsts sīkāk pamato pieprasījumu. Ja pieprasītāja dalībvalsts nespēj sīkāk pamatot pieprasījumu, dalībvalsts, kas saņem pieprasījumu, var to noraidīt.

7. Ja ir sarežģīti izpildīt informācijas pieprasījumu vai veikt pārbaudes, inspekcijas vai izmeklēšanu, attiecīgā dalībvalsts, kas saņem pieprasījumu, 10 darbdienu laikā no pieprasījuma saņemšanas par to attiecīgi informē pieprasītāju dalībvalsti, norādot sarežģījumu iemeslus. Iesaistītās dalībvalstis apspriežas, lai rastu risinājumu jebkurām grūtībām, kas radušās. Ja pieprasītājai dalībvalstij informācija pastāvīgi tiek sniegta ar kavēšanos, par to tiek informēta Komisija un tā veic atbilstīgus pasākumus.

8. Apmaiņa ar informāciju, kas minēta 3. punktā, notiek, izmantojot ziņojumapmaiņas sistēmu, proti, Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistrus (ERRU), kuri ir izveidoti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1213/2010 (*). Administratīvo sadarbību un savstarpējo palīdzību starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kura paredzēta 4.–7. punktā, īsteno, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (IMI), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (**). Šajā nolūkā katra dalībvalsts var norīkot 1. punktā minēto kontaktpunktu kā kompetento iestādi un, izmantojot IMI, par to informē Komisiju.

9. Dalībvalstis nodrošina, ka informācija, kas tām nosūtīta saskaņā ar šo pantu, tiek izmantota tikai attiecībā uz lietu(-ām), par ko tā pieprasīta. Jebkuru personas datu apstrādi veic tikai tādēļ, lai panāktu atbilstību šai regulai, un tā tiek veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679 (**).

10. Savstarpēju administratīvu sadarbību un palīdzību nodrošina bez maksas.

11. Informācijas pieprasījums neliedz kompetentajām iestādēm veikt pasākumus atbilstoši attiecīgajiem valsts un Savienības tiesību aktiem, lai izmeklētu un novērstu iespējamus šīs regulas pārkāpumus.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1213/2010 (2010. gada 16. decembris), ar ko ievieš kopīgus noteikumus par auto-transporta uzņēmumu valstu elektronisko reģistru savstarpējo savienošānu (OV L 335, 18.12.2010., 21. lpp.).

(**) 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.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.);

14) regulas 23. pantam pievieno šādas daļas:

"Atkāpjoties no 1. panta 2. punkta, līdz 2022. gada 21. maijam kravu autopārvadājumu uzņēmumi, kas veic starptautiskus pārvadājumus, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, ir atbrīvoti no šīs regulas noteikumu ievērošanas, ja vien tās dalībvalsts tiesību akti, kurā tie veic uzņēmējdarbību, nenosaka citādi.

Atkāpjoties no 16. panta 2. punkta, prasību valstu elektroniskajos reģistros iekļaut uzņēmumu riska novērtējumu piemēro pēc 14 mēnešiem no tā īstenošanas akta stāšanās spēkā, kas attiecas uz Direktīvas 2006/22/EK 9. panta 1. punktā minēto kopējā riska novērtējuma aprēķināšanas formulu.";

15) regulas 24. pantu svītrot;

16) regulā iekļauj šādu pantu:

"24.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 8. panta 9. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no 2020. gada 20. augusta.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta 9. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģētos aktus.

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

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

6. Saskaņā ar 8. panta 9. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

(*) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.);

17) regulas 25. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.”;

18) regulas 26. pantu groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Ziņošana un pārskatīšana”;

b) panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) saskaņā ar šo regulu izsniegto atļauju skaitu pēc gada un veida, apturēto atļauju skaitu, atsaukto atļauju skaitu, paziņojumu par nepiemērotību skaitu un iemeslus, kas bija minēto lēmumu pamatā. Ziņojumos attiecībā uz laikposmu pēc 2022. gada 21. maija ietver arī šo indikatoru sadalījumu pēc:

i) pasažieru autopārvadātājiem; un

ii) kravu autopārvadātājiem, kas izmanto tikai mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas; un

iii) visiem pārējiem kravu autopārvadātājiem;”;

c) pievieno šādus punktus:

“3. Reizi divos gados dalībvalstis ziņo Komisijai par pieteikumiem, ko tās iesniegušas saskaņā ar 18. panta 4.–9. punktu, par saņemtajām atbildēm no citām dalībvalstīm un par pasākumiem, ko tās veikušas, pamatojoties uz sniegto informāciju.

4. Pamatojoties uz Komisijas saskaņā ar 3. punktu iegūto informāciju un papildu pierādījumiem, tā, vēlākais, līdz 2023. gada 21. augustam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei sīki izstrādātu ziņojumu par dalībvalstu administratīvo sadarbību, par iespējamiem trūkumiem šajā sakarībā un par iespējamiem veidiem sadarbības uzlabošanai. Pamatojoties uz minēto ziņojumu, tā novērtē, vai ir jāierosina papildu pasākumi.

5. Komisija līdz 2023. gada 21. augustam novērtē šīs regulas īstenošanu un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu.

6. Pēc 5. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri novērtē šo regulu un novērtējuma rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.

7. Attiecīgos gadījumos 5. un 6. punktā minētajiem ziņojumiem pievieno attiecīgus tiesību aktu priekšlikumus.”;

19) regulas IV pielikumu groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Vissmagākie pārkāpumi regulas 6. Panta 2. Punkta nozīmē”;

b) pielikuma 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) dienas darba laikā maksimālā ikdienas vadīšanas laika pārsniegšana par 50 % vai vairāk.”;

c) pielikuma 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Tahogrāfa un/vai ātruma ierobežotāja neuzstādīšana vai tādas krāpnieciskā nolūkā izmantojamas ierīces uzstādīšana transportlīdzeklī un/vai lietošana, ar ko iespējams grozīt reģistrācijas kontrolierīces un/vai ātruma ierobežotāja datus, vai reģistrācijas diagrammu vai no tahogrāfa un/vai no transportlīdzekļa vadītāja kartes lejupielādēto datu viltošana.”

2. pants

Grozījumi Regulā (EK) Nr. 1072/2009

Regulu (EK) Nr. 1072/2009 groza šādi:

1) regulas 1. panta 5. punktu groza šādi:

“a) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) līdz 2022. gada 20. maijam: kravu pārvadājumi ar transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;”;

b) pievieno šādu punktu:

“ca) no 2022. gada 21. maija: kravu pārvadājumi ar transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 2,5 tonnas;”;

2) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta trešo daļu svīturo;

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Kopienas atļauja un apliecinātās kopijas atbilst paraugam II pielikumā, un minētajā pielikumā aprakstīti arī tās izmantošanas nosacījumi. Tām ir vismaz divi no I pielikumā uzskaitītajiem aizsardzības elementiem.

Ja kravas tiek pārvadātas ar transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas un kuriem piemēro Regulas (EK) Nr. 1071/2009 7. panta 1. punkta otrajā apakšpunktā noteiktās zemākās finanšu prasības, izdevējiestāde Kopienas atļaujas vai tās apliecinātajā kopijā iedaļā “Īpašas piezīmes” raksta: “≤ 3,5 t”.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.b pantu, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā tos pielāgot tehnikas attīstībai.”;

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

“4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.b pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā to pielāgot tehnikas attīstībai.”;

4) regulas 8. pantu groza šādi:

a) pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Kravas pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī.”;

b) panta 3. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“3. Kravas iekšzemes autopārvadājumus, kurus uzņēmējā dalībvalstī veic ārvalsts pārvadātājs, uzskata par atbilstīgiem šai regulai tikai tad, ja pārvadātājs var iesniegt skaidrus pierādījumus par starptautisko pārvadājumu, kas veikts pirms tam, un par katru veiktu secīgu kabotāžas pārvadājumu. Gadījumā, ja transportlīdzeklis ir bijis uzņēmējas dalībvalsts teritorijā četru dienu laikā pirms starptautiskā pārvadājuma, pārvadātājs arī sniedz skaidrus pierādījumus par visiem pārvadājumiem, kas tika veikti šajā laikposmā.”;

c) pantā iekļauj šādu punktu:

“4.a Šā panta 3. punktā minētos pierādījumus iesniedz vai nosūta pilnvarotajam uzņēmējas dalībvalsts kontroles darbiniekam pēc pieprasījuma un pārbaudes uz ceļiem laikā. Tos var iesniegt vai nosūtīt elektroniski, izmantojot rediģējamu strukturētu formātu, ko var tieši izmantot uzglabāšanai un apstrādei datoros, piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (e-CMR) saskaņā ar Ženēvas 2008. gada 20. februāra papildprotokolu Konvencijai par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) attiecībā uz elektronisku preču pavadzīmi. Pārbaudes uz ceļiem laikā transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar galveno biroju, pārvadājumu vadītāju vai jebkuru citu personu vai struktūru, lai iesniegtu jebkādas 3. punktā minētus pierādījumus pirms pārbaudes uz ceļiem pabeigšanas.”;

d) panta 5. punktu groza šādi:

“5. Katram pārvadātājam, kas dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, saskaņā ar minētās dalībvalsts tiesību aktiem ir tiesīgs veikt 1. panta 5. punkta a)–ca) apakšpunktā noteiktos kravu komercpārvadājumus ar autotransportu, ir atļauts saskaņā ar šīs nodaļas noteikumiem vajadzības gadījumā veikt tā paša veida kabotāžas pārvadājumu operācijas vai kabotāžas pārvadājumu operācijas ar tās pašas kategorijas transportlīdzekļiem saskaņā ar šajā nodaļā paredzētajiem nosacījumiem.”;

5) regulas 10. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“3. Komisija izskata situāciju, jo īpaši pamatojoties uz attiecīgajiem datiem, un pēc apspriešanās ar komiteju, kas izveidota, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014 (*) 42. panta 1. punktu, viena mēneša laikā no dalībvalsts pieprasījuma saņemšanas lemj, vai ir vajadzīgi aizsardzības pasākumi, un, ja ir vajadzīgi, tad tos pieņem.

(*) 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.).”;

b) pievieno šādu punktu:

“7. Papildus tam, kas paredzēts šā panta 1.–6. punktā, un atkāpjoties no Direktīvas 92/106/EEK 4. panta, dalībvalstis, ja tas nepieciešams nolūkā izvairīties no minētā noteikuma nepareizas izmantošanas, proti, tādu neierobežotu un nepārtrauktu pakalpojumu sniegšanas, kuri sastāv no sākuma vai beigu autoceļa posmiem uzņēmējā dalībvalstī un kuri ir daļa no kombinētajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm, var noteikt, ka pārvadātājiem, kad tie veic šādus sākuma un/vai beigu kravas autopārvadājumu posmus minētajā dalībvalstī, piemēro šīs regulas 8. pantu. Attiecībā uz šādiem kravas autopārvadājumu posmiem dalībvalstis var paredzēt ilgāku laikposmu nekā šīs regulas 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu laikposms un var paredzēt īsāku laikposmu nekā šīs regulas 8. panta 2.a punktā paredzētais četru dienu laikposms. Šīs regulas 8. panta 4. punkta piemērošana šādiem pārvadājumiem neskar prasības, kas izriet no Direktīvas 92/106/EEK. Dalībvalstis, kas izmanto šajā punktā paredzēto izņēmumu, par to paziņo Komisijai pirms savu attiecīgo valsts pasākumu piemērošanas. Minētos noteikumus tās pārskata vismaz reizi piecos gados un par minēto pārskatīšanu ziņo Komisijai. Noteikumus, arī attiecīgo laikposmu ilgumu, tās pārskatāmā veidā dara publiski pieejamus.”;

6) regulā iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

Pārbaudes

1. Lai panāktu vēl labāku šajā nodaļā noteikto pienākumu izpildi, dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā piemēro saskaņotu valsts īstenošanas stratēģiju. Minētā stratēģija ir vērsta uz uzņēmumiem ar augstu riska novērtējumu, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK (*) 9. pantā.

2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā paredzētās pārbaudes attiecīgā gadījumā ietver pārbaudi par kabotāžas pārvadājumiem.

3. Dalībvalstis vismaz divas reizes gadā veic saskaņotas kabotāžas pārvadājumu pārbaudes uz ceļiem. Šādas pārbaudes vienlaicīgi veic divu vai vairāku dalībvalstu iestādes, kas atbild par noteikumu izpildi autopārvadājumu jomā, katrai no dalībvalstu iestādēm darbojoties savā teritorijā. Dalībvalstis var minētos pasākumus kombinēt ar pasākumiem, kas noteikti Direktīvas 2006/22/EK 5. pantā. Valstu kontaktpunkti, kas izraudzīti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 18. panta 1. punktu, apmainās ar informāciju par to pārkāpumu skaitu un veidu, kuri atklāti pēc saskaņotajām pārbaudēm uz ceļiem.

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

7) iekļauj šādus pantus:

“14.a pants

Atbildība

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām nosūtītājiem, ekspeditoriem, līgumslēdzējiem un apakšuzņēmējiem par neatbilstību II un III nodaļai, ja tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie transporta pakalpojumi ietver šīs regulas pārkāpumus.

14.b pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 4. punktā un 5. panta 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no 2020. gada 20. augusta.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 4. punktā un 5. panta 4. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, ko katra dalībvalsts norīkojusi atbilstoši principiem, kuri noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu (*).
5. Pieņemot deleģētu aktu, Komisija vienlaikus paziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 4. panta 4. punktu un 5. panta 4. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

(*) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.);

8) regulas 15. pantu svītros;

9) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. pants

Ziņošana un pārskatīšana

1. Reizi divos gados, vēlākais 31. martā, dalībvalstis informē Komisiju par to pārvadātāju skaitu, kam katrā no iepriekšējiem diviem gadiem 31. decembrī ir bijušas Kopienas atļaujas, un par apliecināto kopiju skaitu, kas atbilst minētajā dienā apgrozībā esošo transportlīdzekļu skaitam. Ziņojumos par laikposmu pēc 2022. gada 20. maija ietver arī minētās informācijas sadalījumu – kravas autopārvadātāji, kas iesaistīti starptautiskajos pārvadājumos, izmantojot tikai transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un pārējie kravas autopārvadātāji.

2. Reizi divos gados, vēlākais, līdz 31. martam dalībvalstis informē Komisiju par katrā no iepriekšējiem diviem kalendārajiem gadiem izsniegto transportlīdzekļa vadītāja atestātu skaitu, kā arī par transportlīdzekļa vadītāja atestātu kopējo skaitu, kuri bija apgrozībā katrā no iepriekšējiem diviem gadiem 31. decembrī. Ziņojumos par laikposmu pēc 2022. gada 20. maija ietver arī minētās informācijas sadalījumu – kravas autopārvadātāji, kas iesaistīti starptautiskajos pārvadājumos, izmantojot tikai transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un pārējie kravas autopārvadātāji.
3. Vēlākais līdz 2022. gada 21. augustam dalībvalstis nosūta Komisijai savu valsts īstenošanas stratēģiju, kas pieņemta, ievērojot 10.a pantu. Katru gadu, vēlākais, līdz 31. martam dalībvalstis informē Komisiju par izpildes darbībām, kas veiktas iepriekšējā kalendārajā gadā, ievērojot 10.a pantu, tostarp vajadzības gadījumā par veikto pārbaužu skaitu. Šādā informācijā norāda pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu.
4. Komisija līdz 2024. gada 21. augustam izstrādā ziņojumu par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū. Ziņojumā iekļauj tirgus situācijas analīzi, ietverot kontroles mehānismu efektivitātes novērtējumu un darba apstākļu attīstību profesijā.
5. Komisija līdz 2023. gada 21. augustam novērtē šīs regulas īstenošanu, jo īpaši 8. panta grozījumu, ko ievieš ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1055 (*), ietekmi, un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu.
6. Pēc 5. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri novērtē šo regulu un novērtējuma rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.
7. Vajadzības gadījumā 5. un 6. punktā minētajiem ziņojumiem pievieno attiecīgus tiesību aktu priekšlikumus.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē (OV L 249, 31.7.2020., 17. lpp.).”

3. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 1024/2012

Regulas (ES) Nr. 1024/2012 pielikumam pievieno šādu punktu:

“15. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (*): 18. panta 8. punkts.

(*) OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.”

4. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2022. gada 21. februāra.

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

Briselē, 2020. gada 15. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D.M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. KLOECKNER

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1056**(2020. gada 15. jūlijs),****par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu un 100. panta 2. 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) Kravu pārvadājumu un loģistikas efektivitāte ir īpaši svarīga Savienības ekonomikas izaugsmei un konkurētspējai, iekšējā tirgus darbībai un visu Savienības reģionu sociālajai un ekonomiskajai kohēzijai.
- (2) Regulas mērķis ir veicināt kravu pārvadājumu un loģistikas digitalizāciju nolūkā samazināt administratīvās izmaksas, uzlabot kompetento iestāžu izpildes spējas un uzlabot pārvadājumu efektivitāti un ilgtspēju.
- (3) Preču, tostarp atkritumu, aprīte ir saistīta ar lielu daudzumu informācijas, kuras apmaiņa uzņēmumu starpā un starp uzņēmumiem un kompetentajām iestādēm joprojām notiek papīra dokumentu formātā. Papīra dokumentu izmantošana rada būtisku administratīvo slogu loģistikas uzņēmumiem un papildu izmaksas loģistikas uzņēmumiem un saistītajām nozarēm (piemēram, tirdzniecības un ražošanas nozarei), jo īpaši MVU, un tai ir nelabvēlīga ietekme uz vidi.
- (4) Tāda vienota Savienības līmeņa tiesiskā regulējuma neesamība, kas kompetentajām iestādēm noteiktu pienākumu normatīvajos aktos pieprasīto attiecīgo kravu pārvadājumu informāciju pieņemt elektroniski, tiek uzskatīta par galveno iemeslu tam, ka nav panākts progress vienkāršošanā un informācijas apmaiņas efektivitātes paaugstināšanā, ko nodrošinātu pieejamie elektroniskie līdzekļi. Ja kompetentās iestādes pieņemtu informāciju elektroniski, ievērojot kopējas specifikācijas, tas ne tikai atvieglotu saziņu starp kompetentajām iestādēm un uzņēmumiem, bet arī netieši veicinātu vienotas un vienkāršotas elektroniskas saziņas izveidi starp uzņēmumiem visā Savienībā. Tas arī radītu ievērojamus administratīvo izmaksu ietaupījumus uzņēmējiem un jo īpaši MVU, kuri veido lielo vairumu transporta un loģistikas uzņēmumu Savienībā.
- (5) Dažas Savienības transporta tiesību normas izvirza pienākumu kompetentajām iestādēm pieņemt digitalizētu informāciju, taču ir tālu līdz tam, lai tas attiektos uz visiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem. Būtu jārada iespēja izmantot elektroniskus līdzekļus, lai visā Savienības teritorijā kompetentajām iestādēm sniegtu regulatīvo informāciju par preču pārvadājumiem saistībā ar visiem attiecīgajiem transporta operāciju posmiem, kas norit Savienības teritorijā. Turklāt minētajai iespējai būtu jāattiecas uz visu regulatīvo informāciju un visiem transporta veidiem.
- (6) Tādējādi būtu jānosaka pienākums kompetentajām iestādēm pieņemt elektroniski sniegtu informāciju visos gadījumos, kad uzņēmējiem jāsniedz kāda informācija, lai pierādītu atbilstību prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos, uz kuriem attiecas šī regula. Šim pienākumam būtu jāattiecas arī uz informāciju, ko iestādes saskaņā ar minēto Savienības tiesību aktu noteikumiem ir pieprasījušas kā papildinformāciju, piemēram, ja daļa no informācijas trūkst. Tas pats būtu jāattiecina uz gadījumiem, kad valsts tiesību aktos prasīts sniegt regulatīvo informāciju, kas pilnīgi vai daļēji ir identiska ar informāciju, kura jāsniedz, ievērojot Savienības tiesību aktus, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Iestādēm saistībā ar minēto informāciju arī būtu jācenšas sazināties ar attiecīgajiem uzņēmumiem elektroniski. Šādai saziņai nebūtu jāskar attiecīgie Savienības tiesību akti un valsts tiesību akti, kas saistīti ar pēcpasākumiem, kurus veic regulatīvās informācijas pārbaužu laikā vai pēc tām. Kompetento iestāžu pienākums pieņemt informāciju, ko uzņēmēji ir iesnieguši elektroniski, būtu jāpiemēro arī visos gadījumos, kad ar Savienības

⁽¹⁾ OV C 62, 15.2.2019., 265. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 12. marta nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 7. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (OV C 157, 8.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 8. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

tiesību aktiem vai valsts tiesību aktiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, tiek pieprasīta informācija, kas ir minēta arī attiecīgajās starptautiskajās konvencijās, piemēram, konvencijās, kas reglamentē starptautiskos pārvadājumu līgumus dažādos transporta veidos, piemēram, ANO Konvencijā par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR), Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), IATA Rezolūcijā Nr. 672 par gaisa pārvadājumu e-pavadzīmi, Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas konvencijā) un Budapeštas Konvencijā par līgumu par preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (CMNI).

- (7) Tā kā šīs regulas nolūks ir tikai atvieglot un veicināt informācijas sniegšanu starp uzņēmējiem un administratīvām struktūrām, izmantojot elektroniskus līdzekļus, šai regulai nevajadzētu ietekmēt Savienības vai valstu tiesību normas, kas paredz regulatīvās informācijas saturu, un jo īpaši tai nevajadzētu izvirzīt nekādas papildus regulatīvās informācijas vai valodu prasības. Lai gan šīs regulas nolūks ir ļaut regulatīvās informācijas prasības izpildīt, izmantojot elektroniskus līdzekļus, nevis papīra dokumentus, tā neskar attiecīgo uzņēmēju iespēju sniegt minēto informāciju papīra formātā, kā paredzēts attiecīgajos Savienības tiesību aktos vai valsts tiesību aktos, un tā arī neskar attiecīgās Savienības prasības attiecībā uz dokumentiem, kas jāizmanto attiecīgās informācijas strukturētai attēlošanai. Šī regula arī neskar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1013/2006 ⁽³⁾ noteikumus par procedūras prasībām atkritumu sūtījumiem, un noteikumus, kas attiecas uz muitas iestāžu veiktām kontrolēm. Šai regula arī neskar ziņošanas pienākumus, tostarp tos, kuri attiecas uz muitas iestāžu kompetenci vai citu iestāžu kompetenci un kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013 ⁽⁴⁾ vai saskaņā ar to pieņemtajos īstenošanas vai deleģētajos aktos, vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1239 ⁽⁵⁾.
- (8) Elektronisko līdzekļu izmantošana regulatīvās kravas pārvadājumu informācijas apmaiņā var samazināt uzņēmēju administratīvās izmaksas un var uzlabot kompetento iestāžu efektivitāti. Gan uzņēmējiem, gan kompetentajām iestādēm būtu jāveic pasākumi, kas vajadzīgi, lai tie varētu apmainīties mašīnlasāmā formātā, izmantojot platformas, kuru pamatā ir informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (*eFTI* platformas), tostarp jāieģādājas nepieciešamais aprīkojums. Tomēr attiecīgajiem uzņēmējiem arī turpmāk vajadzētu būt pienākumam sniegt informāciju cilvēklasāmā formātā, kad to konkrēti pieprasa kompetentās iestādes, lai kompetentās iestādes varētu veikt savus pienākumus situācijās, kad nav pieejama piekļuve *eFTI* platformai.
- (9) Lai uzņēmēji varētu elektroniski sniegt attiecīgo informāciju vienādā veidā visās dalībvalstīs, jāizmanto kopīgas specifikācijas, kas būtu jāpieņem Komisijai, izmantojot deleģētos un attiecīgi īstenošanas aktus saskaņā ar šo regulu.
- (10) Kopīgajām specifikācijām attiecībā uz datu elementu definīciju un tehniskajām iezīmēm, būtu jānodrošina datu sadarbība, izveidojot vienotu, visaptverošu datu kopu, kas izmantojama informācijas elektroniskai paziņošanai. Šajā visaptverošajā datu kopā būtu jāiekļauj visi datu elementi, kas atbilst informācijas prasībām attiecīgajos Savienības tiesību aktos un valsts tiesību aktos, un tajā katrs datu elements, kas ir kopīgs vienai vai vairākām apakšgrupām būtu jāiekļauj tikai vienu reizi.
- (11) Kopīgajās specifikācijās būtu arī jānosaka kopīgas procedūras un detalizēti noteikumi attiecībā uz kompetento iestāžu piekļuvi minētajai informācijai un tās apstrādi, tostarp jebkāda saistītā saziņa starp kompetentajām iestādēm un attiecīgajiem uzņēmējiem, piemēram, tādas papildinformācijas pieprasījumi, kas kompetentajām iestādēm ir vajadzīga savas attiecīgās regulatīvās izpildes kompetences īstenošanai saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un valsts tiesību aktiem.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1013/2006 (2006. gada 14. jūnijs) par atkritumu sūtījumiem (OV L 190, 12.7.2006., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES (OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp.).

- (12) Nosakot minētās kopīgās specifikācijas, pienācīgi būtu jāņem vērā attiecīgās datu apmaiņas specifikācijas, kas paredzētas attiecīgos Savienības tiesību aktos un ietvertas attiecīgos Eiropas un starptautiskajos standartos par datu apmaiņu, tostarp multimodālos standartos, kā arī jāņem vērā principi un ieteikumi, kuri sniegti Komisijas 2017. gada 23. marta paziņojumā “Eiropas sadarbības satvars – Īstenošanas stratēģija”, kas paredz veidu, kā sniedzami digitālie Eiropas sabiedriskie pakalpojumi, par kuru kopīgi vienojušās dalībvalstis. Pienācīgi būtu jānodrošina arī tas, lai šīs specifikācijas paliktu tehnoloģiski neitrālas un atvērtas novatoriskām tehnoloģijām.
- (13) Lai līdz minimumam samazinātu izmaksas uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm, varētu apsvērt kompetento iestāžu piekļuves punktu izveidi. Šie piekļuves punkti darbotos tikai kā starpnieki starp *eFTI* platformām un kompetentajām iestādēm, un tāpēc tiem nevajadzētu nedz saglabāt, nedz apstrādāt *eFTI* datus, kuriem tie nodrošina piekļuvi, izņemot metadatus, kas saistīti ar *eFTI* datu apstrādi, piemēram, darbību žurnālus, kas nepieciešami uzraudzības vai statistikas vajadzībām. Dalībvalstis varētu arī vienoties izveidot kopīgus piekļuves punktus savām attiecīgajām kompetentajām iestādēm.
- (14) Šai regulai būtu jānosaka darbības prasības, kas piemērojamas *eFTI* platformas un kuras uzņēmējiem būtu jāizmanto, kad tie kompetentajām iestādēm sniedz regulatīvo kravu pārveidājumu informāciju elektroniski, lai izpildītu nosacījumus, saskaņā ar kuriem kompetentajām iestādēm obligāti jāpieņem šī informācija, kā noteikts šajā regulā. Būtu arī jāizstrādā prasības trešo personu platformu pakalpojumu sniedzējiem (*eFTI* pakalpojumu sniedzēji). Minētajām prasībām būtu jānodrošina, ka visus *eFTI* datus var apstrādāt tikai saskaņā ar visaptverošu uz personu tiesībām balstītu piekļuves kontroles sistēmu, kas nodrošina piešķirtas funkcijas; ka visas kompetentās iestādes var tūlītēji piekļūt minētajiem datiem saskaņā ar savu attiecīgo regulatīvās izpildes kompetenci; ka personas datu elektronisku apstrādi var veikt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679 ⁽⁶⁾; un ka sensitīvas komercinformācijas apstrādē var ievērot šādas informācijas konfidencialitāti.
- (15) Komisijai būtu jāpieņem specifikācijas attiecībā uz funkcionalitātes prasībām *eFTI* platformām. Šo specifikāciju pieņemšanā Komisijai būtu jācenšas nodrošināt *eFTI* platformu sadarbību, lai atvieglotu datu apmaiņu starp šādām platformām un ļautu uzņēmējiem izmantot viņu izvēlēto *eFTI* platformu. Lai atvieglotu īstenošanu un pēc iespējas mazinātu izmaksas, Komisijai arī būtu jāņem vērā attiecīgi tehniskie risinājumi un standarti, kas tiek izmantoti esošajās IKT sistēmās. Vienlaikus Komisijai būtu jānodrošina, ka minētās specifikācijas joprojām ir, cik vien iespējams, tehnoloģiski neitrālas, lai veicinātu pastāvīgu inovāciju un izvairītos no tehnoloģiskas iesūkštes.
- (16) Lai nostiprinātu uzņēmēju un kompetento iestāžu uzticību *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju atbilstībai minētajām funkcionalitātes prasībām, dalībvalstīm būtu jāizveido sertificēšanas sistēma, kuras pamatā būtu akreditācija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008 ⁽⁷⁾. Lai izmantotu sertifikācijas priekšrocības, ja lietošanā esošo IKT sistēmu nodrošinātāji tiek mudināti nodrošināt minēto sistēmu atbilstību šajā regulā noteiktajām *eFTI* platformu prasībām un pieteikties sertifikācijai. IKT sistēmu sertifikācija būtu jāveic bez kavēšanās.
- (17) *eFTI* platformu izmantošana uzņēmējiem garantē to, ka viņu regulatīvo informāciju pieņems, un nodrošina kompetentajām iestādēm uzticamu un drošu piekļuvi šai informācijai. Tomēr, neskatoties uz visu kompetento iestāžu pienākumu pieņemt informāciju, kas sniegta, izmantojot sertificētu *eFTI* platformu saskaņā ar šo regulu, arvien vēl vajadzētu būt iespējama citu IKT sistēmu izmantošanai, ja dalībvalsts tā nolemj. Vienlaikus šai regulai nebūtu jāliedz *eFTI* platformu izmantošana uzņēmumu starpā, nedz jāliedz *eFTI* platformu papildfunkciju izmantošana, ja vien tas nerada negatīvu ietekmi uz tādas regulatīvas informācijas apstrādi, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, saskaņā ar šīs regulas prasībām.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

- (18) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, kas jāievēro, īstenojot pienākumu pieņemt regulatīvo informāciju, kura saskaņā ar šo regulu sniegta elektroniski, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Proti, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai izveidotu kopīgas procedūras un detalizētus noteikumus par kompetento iestāžu piekļuvi minētajai regulatīvajai informācijai un tās apstrādi, ja attiecīgie uzņēmēji minēto informāciju sniedz elektroniski, tostarp detalizētus noteikumus un tehniskās specifikācijas, un lai noteiktu detalizētas specifikācijas par to, kā īsteno prasības attiecībā uz *eFTI* platformām un *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽⁸⁾.
- (19) Lai nodrošinātu šīs regulas pareizu piemērošanu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz: I pielikuma A daļas grozīšanu, lai ņemtu vērā jebkurus Komisijas pieņemtos deleģētos vai īstenošanas aktus, kas nosaka jaunas Savienības līmeņa regulatīvās informācijas prasības saistībā ar preču pārvadāšanu; I pielikuma B daļas grozīšanu, lai iekļautu sarakstus ar valsts tiesībās paredzētajām regulatīvās informācijas prasībām, ko dalībvalstis paziņo Komisijai saskaņā ar šo regulu, un lai iekļautu jebkuru jaunu attiecīgo valsts tiesību normu, ar ko ievieš izmaiņas valsts regulatīvās informācijas prasībās vai nosaka jaunas būtiskas regulatīvās informācijas prasības, kuras ietilpst šīs regulas darbības jomā un kuras dalībvalstis jau paziņojušas Komisijai saskaņā ar šo regulu; kopīgas datu kopas un datu apakškopu izveidošanu un grozīšanu attiecībā uz attiecīgajām regulatīvās informācijas prasībām, uz kurām attiecas šī regula; un noteiktu tehnisku šīs regulas aspektu papildināšanu, proti, attiecībā uz *eFTI* platformu sertificēšanas noteikumiem un sertificēšanas zīmes izmantošanu un attiecībā uz *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas noteikumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmeni, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa lesthāzū nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽⁹⁾.

Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana. Turklāt minēto aktu izstrādē un sagatavošanā svarīga ir visu attiecīgo ieinteresēto personu iesaiste attiecīgajos forumos, piemēram, ekspertu grupā, kas izveidota ar Komisijas 2018. gada 13. septembra Lēmumu par "Digitālā transporta un loģistikas forumu".

- (20) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, nodrošināt kompetentām iestādēm vienādu pieeju attiecībā uz elektroniski iesniegtas kravu pārvadājumu informācijas pieņemšanu – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā vajadzību izstrādāt kopīgas prasības, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (21) Kravu pārvadājumu regulatīvās informācijas ietvaros sniegto personas datu apstrāde ar elektroniskiem līdzekļiem būtu jāveic saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679.
- (22) Komisijai šī regula būtu jāizvērtē. Būtu jāapkopo informācija šīs izvērtēšanas vajadzībām un jāizvērtē šajā regulā izvirzīto mērķu sasniegšana.
- (23) Efektīvai un produktīvai izpildei ir nepieciešams, lai visām kompetentajām iestādēm būtu tieša, reāllaika piekļuve attiecīgajai regulatīvajai informācijai elektroniski. Tālab un saskaņā ar principu "digitāls pēc noklusējuma", kas minēts Komisijas 2016. gada 19. aprīļa paziņojumā, kura nosaukums ir: "ES e-pārvaldes rīcības plāns 2016.–2020. gadam. Pārvaldes digitalizēšanās paātrināšana", elektronisku līdzekļu izmantošanai būtu jāklūst par valdošo veidu regulatīvās informācijas apmaiņai starp uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm. Tāpēc Komisijai būtu jāizvērtē iespējamās iniciatīvas, lai noteiktu pienākumu uzņēmējiem izmantot elektroniskus līdzekļus regulatīvās informācijas sniegšanai kompetentajām iestādēm. Komisijai attiecīgā gadījumā būtu jāierosina atbilstošas iniciatīvas, tostarp iespējami grozījumi šajā regulā un citos attiecīgajos Savienības tiesību aktos. Lai uzlabotu kompetento iestāžu izpildes spējas un līdz minimumam samazinātu izmaksas gan uzņēmējiem, gan kompetentajām iestādēm, Komisijai arī būtu jāapsver turpmāki pasākumi, piemēram, labāka to IKT sistēmu un platformu,

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽⁹⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

kuras izmanto regulatīvās informācijas reģistrēšanai un apstrādei, sadarbība un kopīgs piekļuves punkts tām, kā paredzēts citos Savienības tiesību aktos transporta jomā.

- (24) Šo regulu nevar efektīvi piemērot, pirms nav stājušies spēkā tajā paredzētie deleģētie un īstenošanas akti. Tāpēc Komisijai ir juridisks pienākums pieņemt šos deleģētos un īstenošanas aktus, un tai būtu nekavējoties jāsāk darbs pie tiem, lai nodrošinātu attiecīgo specifikāciju savlaicīgu pieņemšanu, ja iespējams –pirms attiecīgajiem termiņiem, kas noteikti šajā regulā. Šo deleģēto un īstenošanas aktu savlaicīga pieņemšana ir būtiska tam, lai dalībvalstīm un uzņēmējiem būtu pietiekami daudz laika vajadzīgo pasākumu veikšanai atbilstīgi šai regulai. Tādēļ attiecīgi šajā regulā būtu jānosaka dažādi piemērošanas laikposmi.
- (25) Tāpat šajā regulā noteiktais dalībvalstu paziņošanas pienākums būtu jāizpilda viena gada laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā, lai ļautu Komisijai savlaicīgi pieņemt pirmo šajā regulā noteikto deleģēto aktu.
- (26) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001 ⁽¹⁰⁾ 28. panta 2. punktu notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido tiesisko regulējumu regulatīvās informācijas elektroniskai paziņošanai starp attiecīgajiem uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm saistībā ar preču pārvadājumiem Savienības teritorijā.

Minētajā nolūkā šajā regulā:

- a) paredzēti nosacījumi, pamatojoties uz kuriem kompetentajām iestādēm ir jāpieņem regulatīvā informācija, ja attiecīgie uzņēmēji minēto informāciju sniedz elektroniski;
- b) paredzēti noteikumi tādu pakalpojumu sniegšanai, kas saistīti ar to, ka attiecīgie uzņēmēji regulatīvo informāciju kompetentajām iestādēm sniedz elektroniski.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

a) regulatīvās informācijas prasībām, kuras noteiktas:

i) EEK Padomes Regulas Nr. 11 ⁽¹¹⁾ 6. panta 1. punktā;

ii) Padomes Direktīvas 92/106/EEK ⁽¹²⁾ 3. pantā;

iii) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 ⁽¹³⁾ 8. panta 3. punktā;

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

⁽¹¹⁾ EEK Padome: Regula Nr. 11 par diskriminācijas atcelšanu pārvadājumu cenās un nosacījumos, īstenojot Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līguma 79. panta 3. punktu, (OV P 52, 16.8.1960., 1121. lpp.).

⁽¹²⁾ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

- iv) Regulas (EK) Nr. 1013/2006, 16. panta c) punktā un 18. panta 1. punktā; šī regula neskar muitas iestāžu kontroles, kas paredzētas attiecīgajos Savienības tiesību aktos;
- v) Eiropas valstu nolīguma par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu (ADR), kas noslēgts Ženēvā 1957. gada 30. septembrī, A pielikuma 5. daļas 5.4. nodaļā, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/68/EK ⁽¹⁴⁾ I pielikuma I.1. iedaļā; Noteikumu par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID), kas noteikti COTIF C papildinājumā un noslēgti Viļņā 1999. gada 3. jūnijā, 5. daļas 5.4. nodaļā, kā paredzēts minētās direktīvas II pielikuma II.1. iedaļā; un Eiropas valstu nolīgumam par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (ADN), kas noslēgts Ženēvā, 2000. gada 26. maijā, pievienoto noteikumu 5. daļas 5.4. nodaļā, kā paredzēts minētās direktīvas III pielikuma III.1. iedaļā;
- b) regulatīvās informācijas prasībām, kas noteiktas deleģētajos vai īstenošanas aktos, kurus Komisija pieņēmusi saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, kas minēti šā punkta a) apakšpunktā, vai ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 ⁽¹⁵⁾ vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 ⁽¹⁶⁾. Minētos deleģētos vai īstenošanas aktus uzskaita šīs regulas I pielikuma A daļā;
- c) regulatīvās informācijas prasībām, kas paredzētas valsts tiesību aktos, kas uzskaitīti šīs regulas I pielikuma B daļā.

2. Līdz 2021. gada 21. augustam dalībvalstis paziņo Komisijai valsts tiesību aktu noteikumus un atbilstīgās regulatīvās informācijas prasības, kas paredz pienākumu sniegt informāciju, kura pilnīgi vai daļēji ir identiska informācijai, kas jāsniedz saskaņā ar 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajām regulatīvās informācijas prasībām.

Pēc minētās paziņošanas dalībvalstis paziņo Komisijai par jebkuru valsts tiesību noteikumu, ar ko:

- a) ievieš izmaiņas regulatīvās informācijas prasībās, ievērojot valsts tiesību aktus, kas uzskaitīti I pielikuma B daļā; vai
- b) nosaka jaunas attiecīgas regulatīvās informācijas prasības, ar kurām tiek prasīts sniegt informāciju, kas ir pilnīgi vai daļēji identiska ar informāciju, kura jāsniedz saskaņā ar 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajām regulatīvās informācijas prasībām.

Dalībvalstis šādus paziņojumus sniedz viena mēneša laikā pēc šādu tiesību normu pieņemšanas.

3. Komisija saskaņā ar 14. pantu pieņem deleģētos aktus, ar ko groza:

- a) I pielikuma A daļu nolūkā iekļaut atsauci uz jebkādam regulatīvās informācijas prasībām, kas minētas šā panta 1. punkta b) apakšpunktā;
- b) I pielikuma B daļu nolūkā iekļaut vai svītrot atsauces uz valsts tiesību aktiem un regulatīvās informācijas prasībām saskaņā ar paziņojumiem, kas sniegti, ievērojot šā panta 2. punktu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "regulatīvā informācija" ir informācija, kas ir saistīta ar preču pārvadājumiem Savienības teritorijā, tostarp precēm tranzītā, un kas attiecīgajam uzņēmējam jāsniedz saskaņā ar 2. panta 1. punktā minētajiem noteikumiem, lai pierādītu atbilstību to aktu attiecīgajām prasībām, kuros noteikti minētie noteikumi, neatkarīgi no tā, vai šī informācija ir sniegta dokumenta veidā;
- 2) "regulatīvās informācijas prasība" ir prasība sniegt regulatīvo informāciju;

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

- 3) "kompetentā iestāde" ir jebkura publiska iestāde, aģentūra vai cita struktūra, kas ir kompetenta veikt uzdevumus, ievērojot 2. panta 1. punktā minētos tiesību aktus un kurai ir vajadzīga piekļuve regulatīvajai informācijai, piemēram, lai dalībvalsts teritorijā pārbaudītu, izpildītu, apstiprinātu vai uzraudzītu atbilstību;
- 4) "kravu pārvadājumu elektroniska informācija" (*eFTI*) ir jebkura datu elementu kopa, ko apstrādā elektroniski, lai apmainītos ar regulatīvo informāciju starp attiecīgajiem uzņēmējiem vai starp attiecīgajiem uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm;
- 5) "*eFTI* datu apakškopa" ir strukturētu datu elementu kopa, kas atbilst regulatīvajai informācijai, kura prasīta, ievērojot konkrētu 2. panta 1. punktā minētu Savienības vai valsts tiesību aktu.
- 6) "*eFTI* kopīgo datu kopa" ir visaptveroša strukturētu datu elementu kopa, kas atbilst visām *eFTI* datu apakškopām un kurā datu elementi, kas ir kopīgi dažādām *eFTI* datu apakškopām, ir iekļauti tikai vienreiz;
- 7) "datu elements" ir vismazākā informācijas vienība, kam ir unikāla definīcija un precīzas tehniskās iezīmes, piemēram, formāts, garums un rakstzīmes veids;
- 8) "apstrāde" ir jebkura ar *eFTI* veikta darbība vai darbību kopums, kurā izmanto vai neizmanto automatizētus līdzekļus, piemēram, vākšana, reģistrācija, organizēšana, strukturēšana, glabāšana, pielāgošana vai pārveidošana, atgūšana, aplūkošana, izmantošana, izpaušana – izmantojot nosūtīšanu, izplatīšanu vai citādi sniedzot *eFTI* –, saskaņošana vai kombinēšana, ierobežošana, dzēšana vai iznīcināšana;
- 9) "darbību žurnāls" ir automatizēts ieraksts par *eFTI* elektronisku apstrādi.
- 10) "*eFTI* platforma" ir jebkurš risinājums, kura pamatā ir informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT), piemēram, operētājsistēma, darba vide vai datubāze, kas paredzēta *eFTI* apstrādāšanai;
- 11) "*eFTI* platformas izstrādātājs" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas izstrādājusi vai iegādājusies *eFTI* platformu vai nu lai apstrādātu regulatīvo informāciju, kas saistīta ar viņa paša saimniecisko darbību, vai arī lai laistu minēto platformu tirgū;
- 12) "*eFTI* pakalpojums" ir pakalpojums, kas sastāv no *eFTI* apstrādes, kurā tiek izmantota vai nu vienīgi *eFTI* platforma, vai arī platforma apvienojumā ar citiem IKT risinājumiem, tostarp citām *eFTI* platformām;
- 13) "*eFTI* pakalpojumu sniedzējs" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas sniedz kādu *eFTI* pakalpojumu attiecīgajiem uzņēmējiem, pamatojoties uz līgumu;
- 14) "attiecīgais uzņēmējs" ir jebkurš pārvadātājs vai loģistikas operators vai jebkura cita fiziska vai juridiska persona, kas atbildīga par regulatīvās informācijas sniegšanu kompetentajām iestādēm saskaņā ar attiecīgām regulatīvās informācijas prasībām;
- 15) "cilvēklasāms formāts" ir tāds elektronisks datu attēlošanas veids, ko fiziska persona var izmantot kā informāciju bez jebkādas papildu apstrādes;
- 16) "mašīnlasāms formāts" ir tāds elektronisks datu attēlošanas veids, ko var izmantot automātiskai apstrādei iekārtā;
- 17) "atbilstības novērtējuma struktūra" ir atbilstības novērtēšanas struktūra Regulas (EK) Nr. 765/2008 nozīmē, kas ir akreditēta saskaņā ar minēto regulu, lai veiktu *eFTI* platformas vai *eFTI* pakalpojumu sniedzēja atbilstības novērtējumu;
- 18) "sūtījums" ir noteikta preču, tostarp atkritumu, kopuma transportēšana no pirmās saņemšanas vietas uz galīgo piegādes vietu saskaņā ar viena pārvadājuma līguma vai vairāku secīgu pārvadājumu līgumu noteikumiem, tostarp attiecīgā gadījumā pārvietošana starp dažādiem transporta veidiem, neatkarīgi no pārvadāto konteineru, iepakojumu vai detaļu daudzuma vai skaita.

II NODAĻA

REGULATĪVĀ INFORMĀCIJA, KAS SNIEGTA ELEKTRONISKI

4. pants

Prasības attiecīgajiem uzņēmējiem

1. Šīs regulas 5. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkos attiecīgie uzņēmēji ievēro šajā pantā noteiktās prasības.

2. Ja attiecīgie uzņēmēji regulatīvo informāciju kompetentajai iestādei sniedz elektroniski, tas tiek darīts, pamatojoties uz datiem, kas apstrādāti sertificētā *eFTI* platformā un ko attiecīgā gadījumā ir apstrādājis sertificēts *eFTI* pakalpojumu sniedzējs. Minēto regulatīvo informāciju attiecīgie uzņēmēji sniedz mašīnlasāmā formātā un, ja kompetentā iestāde to pieprasa, arī cilvēklāsāmā formātā.

3. Informāciju mašīnlasāmā formātā sniedz, izmantojot autentificētu un drošu savienojumu ar *eFTI* platformas datu avotu. Attiecīgie uzņēmēji paziņo unikālo elektronisko identifikācijas saiti, kas minēta 9. panta 1. punkta e) apakšpunktā un kas ļauj kompetentajai iestādei unikāli identificēt regulatīvo informāciju, kas saistīta ar sūtījumu.

4. Informāciju cilvēklāsāmā formātā, ko pieprasījušas kompetentās iestādes, sniedz uz vietas, uz attiecīgajam uzņēmējam piederošas elektroniskas ierīces ekrāna.

5. pants

Prasības kompetentajām iestādēm

1. 30 mēnešus pēc tam, kad ir stājies spēkā pirmais no 7. un 8. pantā minētajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem, kompetentās iestādes pieņem regulatīvo informāciju, ko attiecīgie uzņēmēji ir snieguši elektroniski saskaņā ar 4. pantu, tostarp, ja šādu regulatīvo informāciju kompetentās iestādes ir pieprasījušas kā papildinformāciju.

2. Ja attiecīgais uzņēmējs regulatīvo informāciju, kas prasīta, ievērojot Regulu (EK) Nr. 1013/2006, ir sniedzis elektroniski saskaņā ar šīs regulas 4. pantu, attiecīgās kompetentās iestādes arī pieņem šādu regulatīvo informāciju bez minētās regulas 26. panta 3. un 4. punktā minētās vienošanās.

3. Ja regulatīvā informācija, kas prasīta ievērojot konkrētā Savienības tiesību aktu vai valsts tiesību aktu, kurš minēts 2. panta 1. punktā, ietver oficiālu apstiprinājumu, piemēram, zīmogus vai sertifikātus, attiecīgā iestāde šo apstiprinājumu sniedz elektroniski saskaņā ar prasībām, kas noteiktas 7. un 8. pantā minētajos deleģētajos un īstenošanas aktos.

4. Lai izpildītu šā panta 1. līdz 3. punktā noteiktās prasības, dalībvalstis veic pasākumus, lai visas to kompetentās iestādes varētu piekļūt regulatīvajai informācijai, ko attiecīgie uzņēmēji iesnieguši saskaņā ar 4. pantu, un apstrādāt to. Minētie pasākumi atbilst 7. un 8. pantā minētajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

6. pants

Konfidenciāla komercinformācija

Kompetentās iestādes, *eFTI* pakalpojumu sniedzēji un attiecīgie uzņēmēji veic pasākumus, lai nodrošinātu tās komercinformācijas konfidencialitāti, kas tiek apstrādāta un ar ko notiek apmaiņa saskaņā ar šo regulu, un nodrošina, ka šāda informācijai var piekļūt un ka to var apstrādāt tikai tad, ja ir saņemta atļauja.

7. pants

eFTI kopīgo datu kopa un datu apakškopas

1. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 14. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot un grozot *eFTI* kopīgo datu kopu un datu apakškopas saistībā ar attiecīgajām regulatīvās informācijas prasībām, kas minētas 2. panta 1. punktā, tostarp atbilstīgas specifikācijas attiecībā uz definīciju un tehniskajām iezīmēm katram datu elementam, kas iekļauts *eFTI* kopīgajā datu kopā un datu apakškopās.

2. Pieņemot 1. punktā minētos deleģētos aktus, Komisija:

a) ņem vērā attiecīgās starptautiskās konvencijas un Savienības tiesību aktus; un

b) cenšas nodrošināt *eFTI* kopīgo datu kopas un datu apakškopu sadarbību ar attiecīgajiem datu modeļiem, kas ir pieņemti starptautiski vai Savienības līmenī, tostarp ar multimodāliem datu modeļiem.

3. Pirmajā šādā deleģētajā aktā ietver visus 1. punktā minētos elementus, un to pieņem ne vēlāk kā 2023. gada 21. februārī.

8. pants

Kopīgas procedūras un piekļuves noteikumi

1. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka kopīgas procedūras un detalizētus noteikumus, tostarp kopīgas tehniskās specifikācijas attiecībā uz kompetento iestāžu piekļuvi *eFTI* platformām, tostarp procedūras regulatīvās informācijas apstrādei un saziņai starp kompetentajām iestādēm un attiecīgajiem uzņēmējiem saistībā ar minēto informāciju.
2. Pieņemot 1. punktā minētos īstenošanas aktus, Komisija cenšas uzlabot administratīvo procedūru efektivitāti un līdz minimumam samazināt atbilstības nodrošināšanas izmaksas gan attiecīgajiem uzņēmējiem, gan kompetentajām iestādēm.
3. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Pirmajā šādā īstenošanas aktā ietver visus šā panta 1. punktā minētos elementus, un to pieņem ne vēlāk kā 2023. gada 21. februārī.

III NODAĻA

***eFTI* PLATFORMAS UN PAKALPOJUMI**

1. IEDAĻA

Prasības eFTI platformām un eFTI pakalpojumu sniedzējiem

9. pants

Funkcionalitātes prasības eFTI platformām

1. Regulatīvās informācijas apstrādei izmantotās *eFTI* platformas atbilst šādām funkcionalitātes prasībām, lai nodrošinātu ka:
 - a) personas datus var apstrādāt saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679;
 - b) komerciālos datus var apstrādāt saskaņā ar 6. pantu;
 - c) kompetentās iestādes var piekļūt datiem un apstrādāt tos saskaņā ar specifikācijām, kas pieņemtas, ievērojot 7. un 8. pantu;
 - d) attiecīgie uzņēmēji var informāciju sniegt kompetentajām iestādēm saskaņā ar 4. pantu;
 - e) var izveidot unikālu elektronisku identifikācijas saiti starp sūtījumu un saistītajiem *eFTI* datu elementiem, tostarp strukturētu atsauci uz *eFTI* platformu, kurā dati ir sniegti, piemēram, unikālu atsauces identifikatoru;
 - f) datus var apstrādāt, tikai izmantojot atļautu un autentificētu piekļuvi;
 - g) visa datu apstrāde tiek pienācīgi reģistrēta darbību žurnālos, lai varētu identificēt vismaz katru atsevišķo apstrādes darbību, fizisko vai juridisko personu, kas veikusi šo darbību, un ar katru atsevišķo datu elementu veikto darbību secību; ja darbība ietver esoša datu elementa pārveidi vai dzēšanu, sākotnējais datu elements tiek saglabāts;
 - h) datus var arhivēt un nodrošināt, ka tie ir pieejami kompetentajām iestādēm saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un valsts tiesību aktiem, ar kuriem nosaka attiecīgās regulatīvās informācijas prasības;
 - i) šā punkta g) apakšpunktā minētos darbību žurnālus arhivē un nodrošina, ka tie ir pieejami kompetentajām iestādēm revīzijas nolūkos uz laikposmu, kas paredzēts attiecīgajos valsts tiesību aktos, ar kuriem nosaka attiecīgās regulatīvās informācijas prasības, un uzraudzības nolūkos uz 17. pantā minētajiem laikposmiem;
 - j) dati tiek aizsargāti pret bojājumiem un zādzībām;
 - k) apstrādātie datu elementi atbilst *eFTI* kopīgajai datu kopai un datu apakškopām, kā noteikts 7. pantā minētajos deleģētajos aktos, un tos var apstrādāt jebkurā Savienības oficiālajā valodā, kā paredzēts attiecīgajā Savienības tiesību aktā, ar kuru nosaka attiecīgās regulatīvās informācijas prasības.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka detalizētas specifiskācijas attiecībā uz prasībām, kas paredzētas šā panta 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Pieņemot minētās specifiskācijas, Komisija:

- a) cenšas nodrošināt *eFTI* platformu sadarbību;
- b) ņem vērā attiecīgos esošos tehniskos risinājumus un standartus;
- c) nodrošina, ka minētās specifiskācijas joprojām ir, cik vien iespējams, tehnoloģiski neitrālas.

Pirmajā šādā īstenošanas aktā ietver visus šā panta 1. punktā minētos elementus, un to pieņem ne vēlāk kā 2023. gada 21. augustā.

10. pants

Prasības *eFTI* pakalpojumu sniedzējiem

1. *eFTI* pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka:
 - a) datus apstrādā tikai pilnvaroti lietotāji un atbilstoši *eFTI* platformā skaidri definētām un piešķirtām apstrādes tiesībām saskaņā ar attiecīgajām regulatīvās informācijas prasībām;
 - b) dati tiek glabāti un ir pieejami saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un valsts tiesību aktiem, ar kuriem nosaka attiecīgās regulatīvās informācijas prasības;
 - c) kompetentajām iestādēm bez maksas ir tūlītēja piekļuve tādai regulatīvajai informācijai par kravu pārvadājumu, kas tiek apstrādāta, izmantojot to *eFTI* platformas;
 - d) dati ir pienācīgi aizsargāti, tostarp pret neatļautu vai nelikumīgu apstrādi un nejašu pazaudēšanu, iznīcināšanu vai sabojāšanu.
2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka detalizētus noteikumus attiecībā uz šā panta 1. punktā paredzētajām prasībām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Pirmo šādu īstenošanas aktu, kurā ietverti visi šā panta 1. punktā minētie elementi, pieņem ne vēlāk kā 2023. gada 21. augustā.

2. IEDAĻA

Sertifikācija

11. pants

Atbilstības novērtējuma struktūras

1. Atbilstības novērtējuma struktūras akreditē saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008, lai tās veiktu *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sertificēšanu, kā paredzēts šīs regulas 12. un 13. pantā.
2. Akreditācijas nolūkā atbilstības novērtējuma struktūrām ir jāatbilst II pielikumā noteiktajām prasībām. Valsts akreditācijas struktūras saskaņā ar šā panta 3. punktu norīkotajai iestādei dara zināmu tās tīmekļa vietnes adresi, kur tās dara publiski pieejamu informāciju par akreditētajām atbilstības novērtējuma struktūrām, tostarp aktuālu šo struktūru sarakstu.
3. Katra dalībvalsts norīko iestādi, kas regulāri atjaunina to akreditēto atbilstības novērtējuma struktūru, *eFTI* platformu un *eFTI* pakalpojumu sniedzēju sarakstu, kam ir derīga sertifikācija, pamatojoties uz informāciju, kura sniegta, ievērojot šā panta 2. punktu, 12. panta 2. punktu un 13. panta 2. punktu. Minētās norīkotās iestādes minēto sarakstu dara publiski pieejamu oficiālajā valdības tīmekļa vietnē.
4. Minētās norīkotās iestādes katru gadu līdz 31. martam paziņo Komisijai 3. punktā minēto sarakstu, kā arī tās tīmekļa vietnes adresi, kur minētais saraksts ir publiski pieejams. Komisija savā oficiālajā tīmekļa vietnē publicē minēto tīmekļa vietņu adreses.

12. pants

eFTI platformu sertificēšana

1. Pēc eFTI platformas izstrādātāja pieprasījuma atbilstības novērtējuma struktūra novērtē šā izstrādātāja eFTI platformas atbilstību 9. panta 1. punktā paredzētajām prasībām. Ja vērtējums ir pozitīvs, atbilstības novērtējuma struktūra izdod atbilstības apliecību. Ja vērtējums ir negatīvs, atbilstības novērtējuma struktūra pieteikuma iesniedzējam sniedz negatīvā novērtējuma pamatojumu.
2. Katra atbilstības novērtējuma struktūra regulāri atjaunina to eFTI platformu sarakstu, kuras tā ir sertificējusi un kurām tā ir atsaukusi vai apturējusi sertifikāciju. Tā šo sarakstu publisko savā tīmekļa vietnē un paziņo minētās tīmekļa vietnes adresi 11. panta 3. punktā minētajai norīkotajai iestādei.
3. Informācijai, kas kompetentajām iestādēm sniegta, izmantojot sertificētu eFTI platformu, pievieno sertifikācijas zīmi.
4. eFTI platformas izstrādātājs pieprasa sertifikācijas atkārtošānu, ja tehniskās specifikācijas, kas noteiktas 9. panta 2. punktā minētajos īstenošanas aktos, tiek pārskatītas.
5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot noteikumus par eFTI platformu sertificēšanu un sertificēšanas zīmes izmantošanu, tostarp noteikumus par sertifikācijas atjaunošanu, apturēšanu un atsaukšanu.

13. pants

eFTI pakalpojumu sniedzēju sertificēšana

1. Pēc eFTI pakalpojumu sniedzēja pieprasījuma atbilstības novērtējuma struktūra novērtē eFTI pakalpojumu sniedzēja atbilstību 10. panta 1. punktā paredzētajām prasībām. Ja vērtējums ir pozitīvs, atbilstības novērtējuma struktūra izdod atbilstības apliecību. Ja vērtējums ir negatīvs, atbilstības novērtējuma struktūra pieteikuma iesniedzējam sniedz negatīvā novērtējuma pamatojumu.
2. Katra atbilstības novērtējuma struktūra regulāri atjaunina to eFTI pakalpojumu sniedzēju sarakstu, kurus tā ir sertificējusi un kuriem tā ir atsaukusi vai apturējusi sertifikāciju. Tā šo sarakstu publisko savā tīmekļa vietnē un paziņo minētās tīmekļa vietnes adresi 11. panta 3. punktā minētajai norīkotajai iestādei.
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot noteikumus par eFTI pakalpojumu sniedzēju sertificēšanu, tostarp noteikumus par sertifikācijas atjaunošanu, apturēšanu un atsaukšanu.

IV NODAĻA

PILNVARU DELEĢĒŠANA UN ĪSTENOŠANAS NOTEIKUMI

14. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 2. panta 3. punktā, 7. pantā, 12. panta 5. punktā un 13. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2020. gada 20. augusta Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 2. panta 3. punktā, 7. pantā, 12. panta 5. punktā un 13. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

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

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

6. Saskaņā ar 2. panta 3. punktu, 7. pantu, 12. panta 5. punktu un 13. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

15. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

16. pants

Pārskatīšana

1. Ne vēlāk kā 2029. gada 21. februārī Komisija izvērtē šo regulu un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai ziņojumu par galvenajiem konstatējumiem.

Komisija izvērtē arī iespējamās iniciatīvas, lai jo īpaši:

- a) noteiktu uzņēmēju pienākumu elektroniski sniegt regulatīvo informāciju kompetentajām iestādēm saskaņā ar šo regulu;
- b) izveidotu lielāku sadarbību un savstarpēju savienotību starp *eFTI* vidi un dažādajām IKT sistēmām un platformām, ko izmanto regulatīvās informācijas reģistrēšanai un apstrādei, kā paredzēts citos Savienības tiesību aktos transporta jomā.

Minētie izvērtējumi jo īpaši ietver šīs regulas un citu attiecīgo Savienības tiesību aktu grozīšanu, un attiecīgā gadījumā tiem pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu.

2. Dalībvalstis Komisijai dara zināmu 17. pantā paredzēto informāciju, kas vajadzīga šā panta 1. punktā minētā ziņojuma sagatavošanai.

17. pants

Uzraudzība

Ne vēlāk kā 2027. gada 21. augustā un pēc tam reizi piecos gados dalībvalstis, pamatojoties uz 9. panta 1. punkta g) un i) apakšpunktā minētajiem darbību žurnāliem, iesniedz Komisijai datus par to, cik reizes kompetentās iestādes ir piekļuvušas un apstrādājušas regulatīvo informāciju, ko attiecīgie uzņēmēji iesnieguši saskaņā ar 4. pantu elektroniski.

Minēto informāciju iesniedz par katru gadu, kas ietilpst pārskata periodā.

18. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

2. To piemēro no 2024. gada 21. augusta.
3. Tomēr 2. panta 2. punktu, 5. panta 4. punktu, 7. pantu, 8. pantu, 9. panta 2. punktu un 10. panta 2. punktu piemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

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

Briselē, 2020. gada 15. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D.M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. KLOECKNER

I PIELIKUMS

REGULATĪVĀ INFORMĀCIJA, KAS IETILPST ŠĪS REGULAS DARBĪBAS JOMĀ

A DAĻA. Regulatīvās informācijas prasības, kas minētas 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā

2. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto deleģēto un īstenošanas aktu saraksts:

- 1) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 ⁽¹⁾, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā: pielikuma 6.3.2.6. punkta a), b), c), d), e), f) un g) apakšpunkts.

B DAĻA. Valsts tiesību akti

Turpmāk uzskaitīti attiecīgie valstu tiesību akti, ar kuriem prasīts sniegt informāciju, kas ir pilnīgi vai daļēji identiska ar informāciju, kura minēta 2. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā.

[Dalībvalsts]

- 1) Tiesību akts: [noteikums]

⁽¹⁾ Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV L 299, 14.11.2015., 1. lpp.).

II PIELIKUMS

PRASĪBAS ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒJUMA STRUKTŪRĀM

1. Atbilstības novērtējuma struktūru izveido saskaņā ar valsts tiesību aktiem, un tā ir juridiska persona.
2. Atbilstības novērtējuma struktūra ir trešā persona, kas ir neatkarīga no organizācijas vai *eFTI* platformas, vai platformas pakalpojumu sniedzēja, kuru tā novērtē.

Struktūra, kas pieder uzņēmumu apvienībai vai profesionālajai federācijai, kura pārstāv uzņēmumus, kas iesaistīti novērtējamās *eFTI* platformas vai novērtējamā platformas pakalpojumu sniedzēja izstrādē, ražošanā, piegādē, uzstādīšanā, lietošanā vai apkopē, var tikt uzskatīta par šādu struktūru, ja ir pierādīta tās neatkarība un interešu konflikta neesība.

3. Atbilstības novērtējuma struktūra, tās augstākā līmeņa vadība un darbinieki, kas ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, nav vērtējamās *eFTI* platformas vai platformas pakalpojumu sniedzēja izstrādātāji, ražotāji, piegādātāji, uzstādītāji, pircēji, īpašnieki, lietotāji vai apkopes veicēji, ne arī to pārstāvji.

Atbilstības novērtējuma struktūra, tās augstākā vadība un darbinieki, kas ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, nav tieši iesaistīti attiecīgās *eFTI* platformas vai platformas pakalpojumu sniedzēja izstrādē, izgatavošanā vai būvē, tirdzniecībā, uzstādīšanā, lietošanā vai apkopē, kā arī nepārstāv minētajās darbībās iesaistītās personas. Tie neiesaistās darbībās, kas var būt pretrunā to spriedumu neatkarībai un godprātībai atbilstības novērtēšanas darbībās, par kuru veicējiem tie ir pilnvaroti. Tas jo īpaši attiecas uz konsultāciju pakalpojumiem.

Atbilstības novērtējuma struktūras nodrošina, ka atbilstības novērtēšanas darbību konfidencialitāti, objektivitāti un neitralitāti neietekmē to meitasuzņēmumu vai apakšuzņēmēju darbības.

4. Atbilstības novērtējuma struktūras un to darbinieki veic atbilstības novērtēšanas darbības ar visaugstāko profesionālo godprātību un vajadzīgo tehnisko kompetenci konkrētajā jomā bez spiediena un pamudinājumiem, jo īpaši finansiāliem, kas varētu ietekmēt to lēmumu vai atbilstības novērtēšanas darbību rezultātus, jo īpaši attiecībā uz personām vai personu grupām, kuras ir ieinteresētas minēto darbību rezultātos.
5. Atbilstības novērtējuma struktūra spēj veikt visus saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu piešķirtos atbilstības novērtēšanas uzdevumus – vai pati, vai tās vārdā un uz tās atbildību.

Atbilstības novērtējuma struktūras rīcībā vienmēr ir:

- a) nepieciešamie darbinieki ar tehniskām zināšanām un atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanai pietiekamu un piemērotu pieredzi;
- b) nepieciešamie to procedūru apraksti, saskaņā ar kurām veic atbilstības novērtēšanu, nodrošinot pārredzamību un minēto procedūru reproducējamību;
- c) nepieciešamās procedūras to darbību veikšanai, kurās pienācīgi ņem vērā uzņēmuma lielumu, nozari, kurā tas darbojas, tā struktūru un attiecīgās tehnoloģijas sarežģītības pakāpi.

Atbilstības novērtējuma struktūrai ir līdzekļi, kas nepieciešami, lai pienācīgi veiktu tehniskos un administratīvos uzdevumus, kas saistīti ar atbilstības novērtēšanas darbībām.

6. Darbiniekiem, kuri ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, ir:

- a) laba tehniskā un profesionālā izglītība, kas aptver visu atbilstības novērtēšanas darbību jomu;

- b) pietiekamas zināšanas par veicamo novērtējumu prasībām un atbilstošas pilnvaras minētos novērtējumus veikt;
 - c) atbilstīgas zināšanas un izpratne par šīs regulas 9. un 10. pantā noteiktajām prasībām;
 - d) prasme sagatavot atbilstības apliecības, veikt reģistrācijas ierakstus un izstrādāt ziņojumus, kas apliecina, ka ir veikts novērtējums.
7. Tiek garantēta atbilstības novērtējuma struktūru, to augstākā līmeņa vadības un darbinieku, kas ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, objektivitāte.
- Atalgojums, ko saņem atbilstības novērtējuma struktūras augstākā līmeņa vadība un darbinieki, kuri ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, nav atkarīgs no veikto novērtējumu skaita vai to rezultātiem.
8. Atbilstības novērtējuma struktūrām ir apdrošināta civiltiesiskā atbildība, ja vien atbildību neuzņemas valsts saskaņā ar valsts tiesībām vai ja dalībvalsts pati nav tieši atbildīga par atbilstības novērtēšanu.
9. Atbilstības novērtējuma struktūras darbinieki ievēro dienesta noslēpuma prasību attiecībā uz visu informāciju, kas iegūta, veicot pienākumus saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu vai valsts tiesību normām, ar kurām tos īsteno; minēto prasību neievēro attiecībā uz tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā darbības tiek veiktas. Īpašumtiesības tiek aizsargātas.
10. Atbilstības novērtējuma struktūras piedalās attiecīgās standartizācijas darbībās un attiecīgās regulatīvās darbībās vai nodrošina, ka tās darbinieki, kuri ir atbildīgi par atbilstības novērtēšanas uzdevumu veikšanu, ir informēti par šādām darbībām.
-

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2020/1057

(2020. gada 15. jūlijs),

ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Lai izveidotu drošu, efektīvu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari, no vienas puses, ir jānodrošina pienācīgi darba apstākļi un sociālā aizsardzība transportlīdzekļu vadītājiem, un, no otras puses, ir jārada atbilstoši uzņēmējdarbības un godīgas konkurences apstākļi autopārvadātājiem (pārvadātāji). Ņemot vērā autotransporta nozares darbaspēka augsta līmeņa mobilitāti, ir vajadzīgi nozarei specifiski noteikumi, lai nodrošinātu līdzsvaru starp pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus, preču brīvu apriti, pienācīgiem darba apstākļiem un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem.
- (2) Ņemot vērā autotransporta pakalpojumiem raksturīgo augsta līmeņa mobilitāti, īpaša uzmanība jāvelta tam, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu vadītāji var īstenot savas tiesības un ka pārvadātāji, no kuriem lielākā daļa ir mazie uzņēmumi, nesastopas ar nesamērīgiem administratīviem šķēršļiem vai diskriminējošiem kontroles pasākumiem, kas pārmērīgi ierobežo viņu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus. Tā paša iemesla dēļ visiem autotransporta jomā piemērojamajiem valsts noteikumiem jābūt samērīgiem un pamatotiem, un tajos ir jāņem vērā vajadzība nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem un sekmēt brīvību sniegt autotransporta pakalpojumus godīgas vietējo un ārvalstu pārvadātāju konkurences apstākļos.
- (3) Lai iekšējais tirgus darbotos nevainojami, ir ļoti svarīgs līdzsvars starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un brīvības sekmēšanu sniegt autotransporta pakalpojumus vietējo un ārvalstu pārvadātāju godīgas konkurences apstākļos.
- (4) Izvērtējot spēkā esošo Savienības autotransporta nozares sociālās jomas tiesību aktu efektivitāti un lietderību, ir konstatētas dažas noteikumu nepilnības un trūkumi to izpildē, piemēram, attiecībā uz "pastkastītes uzņēmumu" izmantošanu. Turklāt dalībvalstis šos noteikumus vairākos gadījumos interpretē, piemēro un īsteno atšķirīgi, radot smagu administratīvo slogu transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem. Tas rada juridisko nenoteiktību, kas nozarē pasliktina transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus un pārvadātāju godīgas konkurences nosacījumus.
- (5) Lai nodrošinātu, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 96/71/EK ⁽⁴⁾ un 2014/67/ES ⁽⁵⁾ tiek pareizi piemērotas, būtu jāstiprina Savienības līmeņa kontroles pasākumi un sadarbība ar mērķi apkarot krāpšanu, kas ir saistīta ar transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

⁽¹⁾ OV C 197, 8.6.2018., 45. lpp.

⁽²⁾ OV C 176, 23.5.2018., 57. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 4. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 7. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (OV C 149, 5.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 9. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/67/ES (2014. gada 15. maijs) par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("IMI regula") (OV L 159, 28.5.2014., 11. lpp.).

- (6) Savā 2016. gada 8. marta priekšlikumā pārskatīt Direktīvu 96/71/EK Komisija atzina, ka minētās direktīvas īstenošana augsti mobilajā autotransporta nozarē rada specifiskus juridiska rakstura jautājumus un grūtības, un norādīja, ka minētos jautājumus būtu labāk risināt ar īpaši autotransporta nozarei izstrādātiem tiesību aktiem.
- (7) Lai nodrošinātu efektīvu un samērīgu Direktīvas 96/71/EK īstenošanu autotransporta nozarē, ir jāparedz nozarei specifiski noteikumi, kuros ņemta vērā autotransporta nozarē nodarbinātajam darbspēkam raksturīgā augstā mobilitāte un kuri nodrošina līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību un pārvaldātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus. Direktīvas 96/71/EK noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā un Direktīvas 2014/67/ES noteikumi par to, kā izpildīt minētos Direktīvas 96/71/EK noteikumus, attiecas uz autotransporta nozari, un uz tiem būtu jāattiecinā šajā direktīvā paredzētie konkrētie noteikumi.
- (8) Ņemot vērā transporta nozares augsti mobilo raksturu, transportlīdzekļu vadītāji parasti netiek norīkoti darbā uz citu dalībvalsti saskaņā ar pakalpojumu līgumiem uz ilgu laikposmu, kā tas dažkārt ir citās nozarēs. Tāpēc būtu jāprecizē, kādos apstākļos Direktīvas 96/71/EK noteikumi par ilgtermiņa norīkošanu darbā neattiecas uz šādiem transportlīdzekļu vadītājiem.
- (9) Sabalansētiem nozarei specifiskiem noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu būtu jābalstās uz pietiekamas saiknes esamību starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu, un ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Lai veicinātu minēto noteikumu izpildi, būtu jānošķir dažādi pārvaldājumu veidi atkarībā no tā, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.
- (10) Kad transportlīdzekļa vadītājs iesaistās divpusējos pārvaldājumos no dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību), uz citas dalībvalsts teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju, vai atpakaļ uz tās dalībvalsts teritoriju, kurā veic uzņēmējdarbību, pakalpojuma raksturam ir cieša saikne ar to dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Ir iespējams, ka transportlīdzekļa vadītājs veic vairākus divpusējus pārvaldājumus viena brauciena laikā. Ja darbā norīkošanas noteikumi un tādējādi uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumi tiktu piemēroti šādiem divpusējiem pārvaldājumiem, tas būtu nesamērīgs ierobežojums attiecībā uz brīvību sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus.
- (11) Būtu jāprecizē, ka starptautiskie tranzīta pārvaldājumi pāri kādas dalībvalsts teritorijai neveido darbā norīkošanas situāciju. Šādus pārvaldājumus raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs šķērso dalībvalsti, neveicot kravas iekraušānu vai izkraušānu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus, un tādējādi transportlīdzekļa vadītāja darbībām nav būtiskas saiknes ar dalībvalsti, kuru viņš tranzītā šķērso. Tādējādi transportlīdzekļa vadītāja atrašanās dalībvalstī kvalificēšanu par tranzītu neietekmē apstāšanās, piemēram, higiēnisku apsvērumu dēļ.
- (12) Ja transportlīdzekļa vadītājs veic kombinēto pārvaldājumu, tā pakalpojuma raksturam, kuru sniedz sākuma vai beigu autoceļa posmā, ir cieša saikne ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, ja attiecīgais autoceļa posms pats par sevi ir divpusējs pārvaldājums. Turpretim, ja pārvaldājums autoceļa posmā tiek veikts uzņēmējā dalībvalstī vai kā tāds starptautisks pārvaldājums, kas nav divpusējs, ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju un tādējādi būtu jāpiemēro darbā norīkošanas noteikumi.
- (13) Ja transportlīdzekļa vadītājs veic cita veida darbības, proti, kabotāžas pārvaldājumus vai tādus starptautiskos pārvaldājumus minētajā dalībvalstī, kas nav divpusēji, ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Šāda saikne ir kabotāžas pārvaldājumiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ un (EK) Nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾, jo viss pārvaldājums notiek uzņēmējā dalībvalstī, un tādēļ šis pakalpojums ir cieši saistīts ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Starptautiskos pārvaldājumus, kuri nav divpusēji, raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs veic starptautiskos pārvaldājumus ārpus dalībvalsts, kurā uzņēmums, kas veic norīkošanu, veic uzņēmējdarbību. Tādēļ sniegtajiem pakalpojumiem drīzāk ir saikne ar attiecīgajām uzņēmējām dalībvalstīm, nevis ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Minētajos gadījumos nozarei specifiski noteikumi ir vajadzīgi tikai attiecībā uz administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem.
- (14) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/67/ES nodarbinātības noteikumi un nosacījumi, kas minēti Direktīvas 96/71/EK 3. pantā un ko nosaka valsts tiesību akts, normatīvs vai administratīvs noteikums vai tādi darba koplīgumi vai šķīrējtiesas nolēmumi, kuri attiecīgajā dalībvalstī ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem vai kurus citādi piemēro saskaņā ar Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1. un 8. punktu, ir darīti pieejami transporta uzņēmumiem no citām dalībvalstīm un darbā norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem pieejamā un

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvaldājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvaldājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

pārrēķinātā veidā. Tam būtu jāietver attiecīgos gadījumos tie nodarbinātības noteikumi, ko nosaka darba koplīgumi, kas parasti ir piemērojami visiem līdzīgajiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā teritorijā. Attiecīgajai informācijai jo īpaši būtu jāaptver atalgojuma pamatelementi, kas ar šādiem instrumentiem ir noteikti par obligātiem. Saskaņā ar Direktīvu 2014/67/ES ir jācenšas iesaistīt sociālos partnerus.

- (15) Savienības pārvaldītāji saskaras ar pieaugošu konkurenci no pārvaldītāju puses, kas atrodas trešās valstīs. Tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai Savienības pārvaldītāji netiktu diskriminēti. Saskaņā ar Direktīvas 96/71/EK 1. panta 4. punktu attieksme pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību valstī, kura nav dalībvalsts, nedrīkst būt labvēlīgāka kā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī. Minētais princips būtu jāpiemēro arī attiecībā uz šajā direktīvā paredzētajiem īpašajiem noteikumiem par norīkošanu darbā. Tas jo īpaši būtu jāpiemēro gadījumos, kad trešo valstu pārvaldītāji veic pārvaldījumus saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, ar ko piešķir piekļuvi Savienības tirgum.
- (16) Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma ir viens no galvenajiem instrumentiem, ar ko regulē trešo valstu pārvaldītāju piekļuvi Savienības tirgum un Savienības pārvaldītāju piekļuvi trešo valstu tirgiem. Katrai ETMK dalībvalstij piešķirto atļauju skaitu nosaka katru gadu. Dalībvalstīm ir jāievēro to pienākums nepieļaut Savienības uzņēmumu diskrimināciju, arī vienojoties ar ETMK par nosacījumiem piekļuvei Savienības tirgum.
- (17) Pilnvaras vest sarunas par Eiropas Nolīgumu par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvaldījumos (AETR) un to noslēgt ir Savienībai; tā ir daļa no Savienības ekskluzīvās ārējās kompetences. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006⁽⁸⁾ 2. panta 3. punktu Savienībai būtu jānosaka kontroles mehānismi, ko var izmantot, lai kontrolētu, kā trešo valstu uzņēmumi ievēro valstu un Savienības sociālos noteikumus, ar kontroles mehānismiem, ko piemēro Savienības uzņēmumiem.
- (18) Grūtības ir radušās arī attiecībā uz to, kā tiek piemēroti Direktīvas 96/71/EK noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā un Direktīvas 2014/67/ES noteikumi par administratīvajām prasībām augsti mobilajā transporta nozarē. Nepietiekami koordinēti valstu pasākumi attiecībā uz to, kā piemērojami noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā un kā nodrošināma to izpilde, ir radījuši juridisko nenoteiktību un smagu administratīvo slogu Savienības pārvaldītājiem, kuri ir nerezidenti. Tas ir radījis nevajadzīgus ierobežojumus brīvībai sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus un negatīvas sekas attiecībā uz darbvietām un pārvaldītāju konkurētspēju. Tādējādi ir jānosaka administratīvās prasības un kontroles pasākumi. Tas novērstu to, ka pārvaldītājiem rodas lieki kavējumi.
- (19) Lai nodrošinātu nozarei specifisko noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā efektīvu un sekmīgu izpildi un novērstu nesamērīgu administratīvo slogu pārvaldītājiem, kuri ir Savienības nerezidenti, autotransporta nozarē būtu jānosaka īpašas administratīvās un kontroles prasības, pilnībā izmantojot iespējas, ko sniedz tādas kontrolierīces kā digitālie tahogrāfi. Lai uzraudzītu to, kā tiek ievēroti šajā direktīvā un Direktīvā 96/71/EK izklāstītie pienākumi un vienlaikus lai samazinātu minētā uzdevumu sarežģītību, dalībvalstīm būtu jāatļauj pārvaldītājiem piemērot tikai šajā direktīvā noteiktās administratīvās prasības un kontroles pasākumus, kas ir pielāgoti autotransporta nozarei.
- (20) Transporta uzņēmumiem ir nepieciešama juridiskā noteiktība attiecībā uz noteikumiem un prasībām, kas tiem jāievēro. Šiem noteikumiem un prasībām vajadzētu būt skaidriem, saprotamiem un transporta uzņēmumiem viegli pieejamiem un būtu jānodrošina efektīvu pārbaūžu veikšana. Svarīgi, lai jaunie noteikumi neradītu lieku administratīvo slogu un lai tajos pienācīgi būtu ņemtas vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses.

⁽⁸⁾ 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.).

- (21) Administratīvajam slogam un dokumentu pārvaldības pienākumiem, kas gulstas uz transportlīdzekļu vadītājiem, vajadzētu būt samērīgiem. Tādēļ, lai arī daži dokumenti vajadzētu būt pieejamiem pārbaudīšanai uz ceļa laikā, citi dokumenti būtu jā dara pieejami publiskajā saskarnē, kas savienota ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (IMI), kura izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012⁽⁹⁾, ar pārvaldītāju un attiecīgā gadījumā ar tās dalībvalsts kompetento iestāžu starpniecību, kurā veic uzņēmējdarbību. Kompetentajām iestādēm būt jāizmanto Direktīvā 2014/67/ES paredzētā dalībvalstu savstarpējās palīdzības sistēma.
- (22) Lai atvieglotu šajā direktīvā izklāstīto norīkošanas noteikumu ievērošanas kontroli, pārvaldītājiem būtu jāiesniedz norīkojuma deklarācija to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurās tie norīko transportlīdzekļu vadītājus.
- (23) Lai samazinātu administratīvo slogu pārvaldītājiem, ir nepieciešams vienkāršot norīkojuma deklarāciju nosūtīšanas un atjaunināšanas procesu. Tādējādi Komisijai būtu jāizstrādā daudzvalodu publiska saskarne, kurai pārvaldītāji var piekļūt un ar kuras starpniecību tie var iesniegt un atjaunināt norīkošanas informāciju, un vajadzības gadījumā iesniegt IMI citus attiecīgus dokumentus.
- (24) Ņemot vērā to, ka dažās dalībvalstīs sociālajiem partneriem ir izšķiroša nozīme sociālo tiesību aktu īstenošanā autotransporta nozarē, dalībvalstīm būtu jāatļauj sniegt valsts sociālajiem partneriem attiecīgo informāciju, ar kuru notikusi apmaiņa, izmantojot IMI, tikai vienam mērķim – pārbaudīt atbilstību norīkošanas noteikumiem –, vienlaikus ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679⁽¹⁰⁾. Attiecīgā informācija būtu jāsniedz sociālajiem partneriem, izmantojot citus līdzekļus nekā IMI.
- (25) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieskir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai noteiktu publiskās saskarnes, kas savienota ar IMI, funkcijas. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁽¹¹⁾.
- (26) Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, transportlīdzekļu vadītājiem garantētu paredzētos darba apstākļus un novērstu konkurences izkropļojumus, ko rada noteikumu neievērošana, ir svarīga pienācīga, iedarbīga un konsekventa noteikumu par darba laiku un atpūtas laiku izpilde. Tādējādi ir vēlama paplašināt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/22/EK⁽¹²⁾ izklāstīto esošo vienoto izpildes prasību piemērošanas jomu, attiecinot to arī uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/15/EK⁽¹³⁾ izklāstīto darba laika noteikumu ievērošanas kontroli.
- (27) Ņemot vērā datu sērijas, kas vajadzīgas, lai kontrolētu atbilstību darba laika noteikumiem, kuri izklāstīti Direktīvā 2002/15/EK, pārbaudīšanu uz ceļiem apjoms ir atkarīgs no tādu pamattehnoloģiju izstrādes un ieviešanas, kas dod iespēju aptvert pietiekamus laikposmus. Pārbaudes uz ceļiem būtu jāattiecinā tikai uz tādu aspektu pārbaudīšanu, kurus var efektīvi pārbaudīt, izmantojot tahogrāfu un ar to saistīto transportlīdzeklī esošo reģistrācijas kontrolierīci, un visaptverošas pārbaudes būtu jāveic tikai uzņēmuma telpās.
- (28) Pārbaudes uz ceļiem būtu jāveic efektīvi un ātri, lai tās pabeigtu pēc iespējas īsākā laikā un radot minimālu transportlīdzekļa vadītāja kavēšanos. Būtu skaidri jānošķir pārvaldītāju pienākumi un transportlīdzekļu vadītāju pienākumi.

⁽⁹⁾ 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.).

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽¹²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

⁽¹³⁾ 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.).

- (29) Dalībvalsts kontroles iestāžu sadarbība būtu vēl vairāk jāveicina, izmantojot saskaņotas pārbaudes, kuras dalībvalstīm būtu jācenšas attiecināt arī uz pārbaudēm uzņēmuma telpās. Eiropas Darba iestādei, kuras darbības joma, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1149⁽¹⁴⁾ 1. panta 4. punktā, aptver Direktīvu 2006/22/EK, varētu būt svarīga loma, palīdzot dalībvalstīm veikt saskaņotas pārbaudes, un tā varētu atbalstīt izglītības un apmācības centienus.
- (30) Ir konstatēts, ka dalībvalstu administratīvā sadarbība sociālo noteikumu īstenošanā autotransporta nozarē ir bijusi nepietiekama, padarot pārrobežu izpildi apgrūtinātāku, neefektīvu un nekonekventu. Tādēļ ir jāizveido satvars efektīvai saziņai un savstarpējai palīdzībai, kas ietver arī apmaiņu ar datiem par pārkāpumiem un informāciju par labu izpildes praksi.
- (31) Lai veicinātu efektīvu administratīvo sadarbību un efektīvu informācijas apmaiņu, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1071/2009⁽¹⁵⁾ ir paredzēts, ka dalībvalstīm ir savstarpēji jāsavieno valsts elektroniskie reģistri (NER), izmantojot Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistru (ERRU) sistēmu. Būtu jāpaplašina tās informācijas apjoms, kas pieejama pārbaudēs uz ceļiem ar minētās sistēmas starpniecību.
- (32) Lai atvieglotu un uzlabotu saziņu starp dalībvalstīm, nodrošinātu sociālo noteikumu vienveidīgāku piemērošanu transporta nozarē un veicinātu to, ka autopārvadātāji, norīkojot darbā transportlīdzekļu vadītājus, ievēro administratīvās prasības, Komisijai būtu jāizstrādā viens vai vairāki jauni moduļi IMI. Ir svarīgi, lai IMI dotu iespēju veikt pārbaudes uz ceļiem par norīkojuma deklarāciju derīgumu.
- (33) Informācijas apmaiņai dalībvalstu efektīvas administratīvās sadarbības un savstarpējās palīdzības kontekstā būtu jāatbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679 un (ES) 2018/1725⁽¹⁶⁾ noteikumiem par personas datu aizsardzību. Informācijas apmaiņai, ko veic ar IMI starpniecību, būtu jāatbilst arī Regulai (ES) Nr. 1024/2012.
- (34) Lai uzlabotu efektivitāti, lietderību un konsekveni, būtu vēlams pilnveidot dalībvalstu esošo riska novērtējuma sistēmu iespējas un paplašināt to pielietojumu. Piekļuve riska novērtējuma sistēmu datiem ļautu attiecīgās dalībvalsts kompetentajām iestādēm mērķtiecīgāk organizēt noteikumus neievērojošo pārvadātāju pārbaudes. Kopējai formulai pārvadātāju riska aprēķināšanai būtu jāsekmē taisnīgāka attieksme pret pārvadātājiem pārbažu laikā.
- (35) Tā kā ir stājies spēkā Lisabonas līgums, pilnvaras, kas Komisijai piešķirtas saskaņā ar Direktīvu 2006/22/EK, būtu jāsaskaņo ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. un 291. pantu.
- (36) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2006/22/EK īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai paaugstinātu dalībvalstu pārbaudīto dienu, kuras ir nostrādājuši transportlīdzekļu vadītāji, minimālo procentu līdz 4 %; lai turpmāk precizētu skaidrojumus apkopojamās statistikas kategorijām; lai noteiktu struktūru datu, pieredzes un zināšanu apmaiņas starp dalībvalstīm aktīvai veicināšanai; lai izveidotu vienotu formulu uzņēmuma riska novērtējuma aprēķināšanai; lai izstrādātu pamatnostādnes par labāko praksi kontroles jomā; lai izveidotu vienotu pieeju citu darba periodu reģistrēšanai un kontrolei un to periodu reģistrēšanai un kontrolei, kas ilgst vismaz vienu nedēļu, kuru laikā transportlīdzekļa vadītājs atrodas prom no transportlīdzekļa un nevar veikt jebkādas aktivitātes ar minēto transportlīdzekli; un lai sekmētu kopīgu pieeju minētās direktīvas īstenošanā, lai

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1149 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Darba iestādi, groza Regulas (EK) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 un (ES) 2016/589 un atceļ Lēmumu (ES) 2016/344 (OV L 186, 11.7.2019., 21. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

veicinātu to, ka kontroles iestādes īsteno konsekventu pieeju un saskaņoti interpretē Regulu (EK) Nr. 561/2006, un lai sekmētu dialogu starp transporta nozari un kontroles iestādēm. Jo īpaši, pieņemot īstenošanas aktus vienotas formulas izstrādei, lai aprēķinātu uzņēmuma riska novērtējumu, Komisijai būtu jānodrošina vienlīdzīga attieksme pret uzņēmumiem gadījumos, kad tā ņem vērā šajā direktīvā noteiktos kritērijus. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011.

- (37) Lai atspoguļotu paraugprakses attīstību attiecībā uz pārbaudēm un nepieciešamo standarta aprīkojumu, kam jābūt pieejamam kontroles struktūrvienībām, un lai noteiktu vai aktualizētu Regulā (EK) Nr. 561/2006 vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014 ⁽¹⁷⁾ norādīto pārkāpumu smaguma izvērtējumu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz, attiecīgi, Direktīvas 2006/22/EK I un II pielikuma un III pielikuma grozīšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa lēstāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽¹⁸⁾. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (38) Tādēļ Direktīva 2006/22/EK būtu attiecīgi jāgroza.
- (39) Uz transporta uzņēmumiem attiecas daži īpaši noteikumi par norīkošanu darbā, un tie nes atbildību par jebkuru tādu noteikumu pārkāpumu sekām, kurus tie apņemas ievērot. Tomēr, lai novērstu ļaunprātīgu rīcību, ko īsteno uzņēmumi, kuri noslēdz līgumus ar kravas autopārvadātājiem par pārvadājumu pakalpojumiem, dalībvalstīm būtu arī jāparedz skaidri un paredzami noteikumi par sankcijām pret nosūtītājiem, kravu ekspeditoriem, uzņēmējiem un apakšuzņēmējiem gadījumos, ja tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie pārvadājumu pakalpojumi ietvēra īpašo noteikumu par norīkošanu pārkāpumus.
- (40) Lai nodrošinātu godīgas konkurences apstākļus un vienlīdzīgus apstākļus darba ņēmējiem un uzņēmumiem, ir jāgūst progress virzībā uz viedu izpildi un jāsniedz viss iespējamais atbalsts riska novērtējuma sistēmas pilnīgai ieviešanai un izmantošanai.
- (41) Komisijai būtu jānovērtē noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērošanas un izpildes ietekme uz autotransporta nozari un jāziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei, attiecīgā gadījumā iesniedzot tiesību akta priekšlikumu.
- (42) Tā kā šīs direktīvas mērķus, proti, no vienas puses, nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem, un, no otras puses, radīt atbilstošus uzņēmējdarbības un godīgas konkurences apstākļus pārvadātājiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet šīs direktīvas mērķu apmēra un ietekmes dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (43) Valstu pasākumi, ar ko piemēro šo direktīvu, būtu jāpiemēro no 18 mēnešus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/957 ⁽¹⁹⁾ ir jāpiemēro autopārvadājumu nozarei saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta 3. punktu no 2022. gada 2. februāra,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Īpaši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā

1. Šajā pantā ir paredzēti īpaši noteikumi attiecībā uz dažiem Direktīvas 96/71/EK aspektiem, kas saistīti ar autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, un Direktīvas 2014/67/ES aspektiem, kas saistīti ar administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem attiecībā uz minēto transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

⁽¹⁷⁾ 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.).

⁽¹⁸⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁽¹⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/957 (2018. gada 28. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 173, 9.7.2018., 16. lpp.).

2. Šos īpašos noteikumus piemēro transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura veic Direktīvas 96/71/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minēto starptautisko pasākumu.

3. Neskarot Direktīvas 96/71/EK 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71/EK izpratnē, kad viņš veic divpusējus pārvadājumus attiecībā uz kravu.

Šīs direktīvas izpratnē divpusējs pārvadājums attiecībā uz kravu nozīmē kravas pārvietošanu uz pārvadājumu līguma pamata no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 2. panta 8. punktā, uz citu dalībvalsti vai trešo valsti vai no citas dalībvalsts vai trešās valsts uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību.

No 2022. gada 2. februāra, kas ir diena, no kuras transportlīdzekļu vadītājiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 7. punktu ir manuāli jāreģistrē datus par robežšķērsošanu, dalībvalstis piemēro šā punkta pirmajā un otrajā daļā noteikto atbrīvojumu divpusējiem pārvadājumiem attiecībā uz kravu arī gadījumos, kad transportlīdzekļa vadītājs papildus divpusējam pārvadājumam veic vienu iekraušanas un/vai izkraušanas darbību dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājs preces neiekrauj un neizkrauj vienā un tajā pašā dalībvalstī.

Ja divpusējam pārvadājumam, kura sākums ir dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un kura laikā netika veikta neviena papildu darbība, seko divpusējs pārvadājums uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, trešajā daļā izklāstīto atkāpi papildus darbībām piemēro maksimāli divām papildus iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām, ievērojot trešajā daļā izklāstītos nosacījumus.

Šā punkta trešajā un ceturtajā daļā izklāstītos atbrīvojumus papildus darbībām piemēro tikai līdz dienai, no kuras viedie tahogrāfi, kas atbilst Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkta pirmajā daļā minētajai prasībai attiecībā uz robežšķērsošanu un papildus darbību reģistrēšanu, ir jāuzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstī reģistrēti pirmo reizi, saskaņā ar minētās regulas 8. panta 1. punkta ceturto daļu. No minētās dienas šā punkta trešajā un ceturtajā daļā izklāstītos atbrīvojumus papildus darbībām piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

4. Neskarot Direktīvas 96/71/EK 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71/EK izpratnē, kad viņš veic divpusējus pārvadājumus attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu.

Šīs direktīvas izpratnē divpusējs pārvadājums starptautiskos neregulāros vai regulāros pasažieru pārvadājumos, Regulas (EK) Nr. 1073/2009 izpratnē, nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs:

- a) uzņem pasažierus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un izlaiž viņus citā dalībvalstī vai trešā valstī;
- b) uzņem pasažierus dalībvalstī vai trešā valstī un izlaiž viņus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību; vai
- c) uzņem un izlaiž pasažierus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, nolūkā veikt vietējas ekskursijas citā dalībvalstī vai trešā valstī saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009.

No 2022. gada 2. februāra, kas ir diena, no kuras transportlīdzekļu vadītājiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 7. punktu ir manuāli jāreģistrē datus par robežšķērsošanu, dalībvalstis piemēro atbrīvojumu šā punkta pirmajā un otrajā daļā noteiktajiem divpusējiem pārvadājumiem attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu, arī ja transportlīdzekļa vadītājs, kurš veic divpusēju pārvadājumu, papildus tam vienu reizi uzņem pasažierus un/vai vienu reizi izlaiž pasažierus dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājs nepiedāvā pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp divām vietām šķērsotajā dalībvalstī. Tas pats attiecas uz atpakaļceļu.

Šā punkta trešajā daļā noteikto atbrīvojumu papildus darbībām piemēro tikai līdz dienai, no kuras viedos tahogrāfus, kas atbilst prasībai par robežšķērsošanu un citu Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkta pirmajā daļā minēto darbību reģistrēšanu, saskaņā ar minētās regulas 8. panta 1. punkta ceturto daļu ir jāuzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstī reģistrēti pirmo reizi. No minētās dienas šā punkta trešajā daļā noteikto atbrīvojumu papildus darbībām piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

5. Neskarot Direktīvas 96/71/EK 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71/EK izpratnē, ja transportlīdzekļa vadītājs tranzītā šķērso dalībvalsts teritoriju, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus.

6. Neskarot Direktīvas 96/71/EK 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā Direktīvas 96/71/EK izpratnē, ja transportlīdzekļa vadītājs veic kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu, kā definēts Padomes Direktīvā 92/106/EEK⁽²⁰⁾, ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst divpusēji pārvadājumi, kā definēts šā panta 3. punktā.

7. Transportlīdzekļa vadītājs, kas veic kabotāžas pārvadājumus, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1072/2009 un (EK) Nr. 1073/2009, tiek uzskatīts par norīkotu darbā saskaņā ar Direktīvu 96/71/EK.

8. Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1.a punkta nolūkā norīkošanu darbā uzskata par pabeigtu, kad transportlīdzekļa vadītājs atstāj uzņēmēju dalībvalsti, veicot starptautisko kravu vai pasažieru pārvadājumu. Minēto norīkošanas laikposmu nesummē ar iepriekšējiem norīkošanas laikposmiem šādu starptautisku pārvadājumu kontekstā, ko veic tā paša transportlīdzekļa vadītājs vai cita transportlīdzekļa vadītājs, kuru viņš aizstāj.

9. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/67/ES nodarbinātības noteikumi un nosacījumi, kas minēti Direktīvas 96/71/EK 3. pantā un ko nosaka valsts tiesību akti, normatīvie vai administratīvie noteikumi vai tādi darba koplīgumi vai šķirējtiesas nolēmumi, kuri to teritorijās ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem vai kurus citādi piemēro saskaņā ar Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1. un 8. punktu, ir darīti pieejami transporta uzņēmumiem no citām dalībvalstīm un norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem pieejamā un pārredzamā veidā. Attiecīgā informācija jo īpaši aptver atalgojuma pamatelementus, kas ar šādiem instrumentiem ir noteikti par obligātiem, tostarp attiecīgos gadījumos ar koplīgumiem, kuri parasti ir piemērojami visiem līdzīgajiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā teritorijā.

10. Attieksme pret transporta uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību valstī, kas nav dalībvalsts, nav labvēlīgāka kā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, tostarp, ja pārvadājumus veic saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, ar ko piešķir piekļuvi Savienības tirgum vai tā daļām.

11. Atkāpjoties no Direktīvas 2014/67/ES 9. panta 1. un 2. punkta, dalībvalstis var noteikt tikai šādas administratīvās prasības un kontroles pasākumus attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā:

a) pienākumu pārvadātājam, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, norīkojuma darbā deklarāciju nosūtīt tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, uz kuru transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots, vēlākais, līdz norīkojuma darbā laikposma sākumam, izmantojot daudzvalodu standarta veidlapu publiskajā saskarnē, kas ir savienota ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (IMI), kura ir izveidota ar Regulu (ES) Nr. 1024/2012; minētajā norīkojuma darbā deklarācijā ir ietverta šāda informācija:

i) autopārvadātāja identitāte, norādot vismaz Kopienas atļaujas numuru, ja šis numurs ir pieejams;

ii) pārvadājumu vadītāja vai citas kontaktpersonas kontaktinformācija dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, lai sazinātos ar tās uzņēmējas dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā tiek sniegti pakalpojumi, kā arī lai nosūtītu un saņemtu dokumentus un paziņojumus;

iii) transportlīdzekļa vadītāja identitāte, dzīves vietas adrese un vadītāja apliecības numurs;

iv) transportlīdzekļa vadītāja darba līguma sākuma datums un tam piemērojamie tiesību akti;

v) plānotais norīkojuma sākuma un beigu datums;

vi) mehānisko transportlīdzekļu numura zīmes;

vii) informācija par to, vai pārvadājuma pakalpojumi ir kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi vai kabotāžas pārvadājumi;

b) pienākumu pārvadātājam nodrošināt, ka transportlīdzekļa vadītājam ir viņa vai viņas rīcībā papīra vai elektroniskā formātā un transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums glabāt un pēc pieprasījuma uz ceļa uzrādīt:

i) ar IMI starpniecību iesniegtās norīkojuma deklarācijas kopiju;

⁽²⁰⁾ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

- ii) pierādījumu par pārvadājumiem, kas tiek veikti uzņēmējā dalībvalstī, piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*) vai Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta 3. punktā minēto pierādījumu;
 - iii) tahogrāfa datus un jo īpaši dalībvalstu valsts simbolus, kurās transportlīdzekļa vadītājs uzturējās, veicot starptautiskus autopārvadājumus vai kabotāžas pārvadājumus, saskaņā ar reģistrācijas un uzskaites prasībām, kas noteiktas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014;
- c) pienākumu pārvadātājam pēc tieša tās dalībvalsts kompetento iestāžu pieprasījuma, kurā notiek norīkošana darbā, izmantojot ar *IMI* savienotu publisko saskarni, pēc tam, kad ir beidzies norīkojuma darbā laikposms, iesniegt šā punkta b) apakšpunkta ii) un iii) punktā minēto dokumentu kopijas, kā arī dokumentāciju saistībā ar darbā norīkotā transportlīdzekļa vadītāja atalgojumu, kas attiecas uz norīkojuma laikposmu, darba līgumu vai līdzvērtīgu dokumentu Padomes Direktīvas 91/533/EEK ⁽²¹⁾ 3. panta nozīmē, darba laika uzskaites lapas saistībā ar transportlīdzekļa vadītāja darbu un maksājumu apliecinājumus.

Autopārvadātājs dokumentāciju sniedz, izmantojot ar *IMI* savienotu publisku saskarni, ne vēlāk kā astoņas nedēļas pēc pieprasījuma dienas. Ja autopārvadātājs minētajā laikposmā neiesniedz visus pieprasītos dokumentus, tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā notiek norīkošana darbā, saskaņā ar Direktīvas 2014/67/ES 6. un 7. pantu var ar *IMI* starpniecību lūgt tās dalībvalsts kompetento iestāžu palīdzību, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību. Kad šāds savstarpējās palīdzības lūgums tiek iesniegts, tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, ir piekļuve norīkojuma deklarācijai un citai attiecīgai informācijai, ko pārvadātājs ir iesniedzis, izmantojot ar *IMI* savienotu publisko saskarni.

Tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā veic uzņēmējdarbību, nodrošina, ka tās ar *IMI* starpniecību 25 darba dienu laikā no savstarpējās palīdzības pieprasījuma dienas sniedz pieprasītos dokumentus kompetentajām iestādēm dalībvalstī, kurā notikusi norīkošana.

Nolūkā pārliecināties, vai transportlīdzekļu vadītāju saskaņā ar šā panta 3. un 4. punktu neuzskata par norīkotu darbā, dalībvalstis kā kontroles pasākumu var tikai uzlikt pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa darīt pieejamus papīra vai elektroniskā formātā pierādījumus par attiecīgajiem starptautiskajiem pārvadājumiem, piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*), vai Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta 3. punktā minētos pierādījumus, un šā punkta b) apakšpunkta iii) punktā minētos tahogrāfa datus.

12. Kontroles nolūkos pārvadātājs ar *IMI* savienotajā publiskajā saskarnē pastāvīgi atjaunina norīkojuma deklarācijas, kas minētas 11. punkta a) apakšpunktā.

13. Informāciju no norīkošanas darbā deklarācijām pārbauzu nolūkā glabā *IMI* repozitorijā 24 mēnešus.

Dalībvalsts var atļaut kompetentajai iestādei sniegt valsts sociālajiem partneriem attiecīgo *IMI* pieejamo informāciju, izmantojot citus veidus nekā *IMI*, ciktāl tas nepieciešams, lai pārbaudītu atbilstību norīkošanas darbā noteikumiem, un saskaņā ar valsts tiesību aktiem un praksi, ar noteikumu, ka:

- a) informācija attiecas uz norīkošanu darbā attiecīgās dalībvalsts teritorijā;
- b) informācija tiek izmantota vienīgi, lai izpildītu noteikumus par norīkošanu darbā; un
- c) jebkura datu apstrāde tiek veikta saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679.

14. Līdz 2021. gada 2. februārim Komisija ar īstenošanas aktu nosaka ar *IMI* saistītās publiskās saskarnes funkcionalitāti. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 4. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

15. Dalībvalstis kontroles pasākumu īstenošanā izvairās no liekiem kavējumiem, kas varētu ietekmēt norīkojuma ilgumu un datumus.

⁽²¹⁾ Padomes Direktīva 91/533/EEK (1991. gada 14. oktobris) par darba devēja pienākumu informēt darbiniekus par darba līguma vai darba attiecību nosacījumiem (OV L 288, 18.10.1991., 32. lpp.).

16. Dalībvalstu kompetentās iestādes cieši sadarbojas, sniedz savstarpēju palīdzību un apmainās ar visu būtisko informāciju, ievērojot nosacījumus, kas izklāstīti Direktīvā 2014/67/ES un Regulā (EK) Nr. 1071/2009.

2. pants

Grozījums Direktīvā 2006/22/EK

Direktīvu 2006/22/EK groza šādi:

1) nosaukumu aizstāj ar šādu:

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

2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu nosaka minimālos nosacījumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 (*) un (ES) Nr. 165/2014 (**) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/15/EK (***) īstenošanai.

(*) 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.).

(**) 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.).

(***) 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.);

3) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Katru gadu pārbauda plašas un reprezentatīvas grupas, ko veido apkalpes locekļi, transportlīdzekļu vadītāji, uzņēmumi un transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014, kā arī apkalpes locekļi un transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Direktīva 2002/15/EK. Pārbaudes uz ceļiem par atbilstību Direktīvai 2002/15/EK aptver tikai tos aspektus, kurus var efektīvi pārbaudīt, izmantojot tahogrāfu un saistītās reģistrācijas kontrolierīces. Visaptverošu pārbaudi par atbilstību Direktīvai 2002/15/EK var veikt tikai uzņēmumu telpās.”;

b) panta 3. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādu:

“Katra dalībvalsts pārbaudes organizē tā, lai tiktu aptverti vismaz 3 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014. Pārbaudes laikā uz ceļiem transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar galveno biroju, pārvadājumu vadītāju vai jebkuru citu personu vai struktūru, lai pirms pārbaudes uz ceļiem beigām iesniegtu jebkādus pierādījumus, par kuriem ir konstatēts, ka to nav transportlīdzekļi; tas neskar transportlīdzekļa vadītāja pienākumu nodrošināt tahogrāfa iekārtu pareizu izmantošanu.

No 2012. gada 1. janvāra Komisija ar īstenošanas aktu šo minimālo procentu var paaugstināt līdz 4 %, ja saskaņā ar 3. pantu savāktā statistika rāda, ka vidēji vairāk nekā 90 % no visiem pārbaudītajiem transportlīdzekļiem ir aprīkoti ar digitālo tahogrāfu. Pieņemot lēmumu, Komisija ņem vērā arī esošo kontroles pasākumu efektivitāti, jo īpaši digitālā tahogrāfa datu pieejamību uzņēmumu telpās. Šo īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 12. panta 2. punktā.”;

c) pantā iekļauj šādu punktu:

“3.a Katra dalībvalsts rīko pārbaudes par Direktīvai 2002/15/EK ievērošanu, ņemot vērā šīs direktīvas 9. pantā paredzēto riska novērtējuma sistēmu. Minētās pārbaudes nosaka uzņēmumam, ja viens vai vairāki tā transportlīdzekļu vadītāji pastāvīgi vai nopietni pārkāpj Regulu (EK) Nr. 561/2006 vai (ES) Nr. 165/2014.”;

d) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Informācijā, ko Komisijai iesniedz saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantu un Direktīvas 2002/15/EK 13. pantu, norāda uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaitu, uzņēmumu telpās veikto pārbaudu skaitu, pārbaudīto darba dienu skaitu un konstatēto pārkāpumu skaitu un veidu, kā arī norāda, vai tika pārvadāti pasažieri vai kravas.”;

4) direktīvas 3. panta piekto daļu aizstāj ar šādu:

“Komisija vajadzības gadījumā ar īstenošanas aktiem papildus precīzē pirmās daļas a) un b) apakšpunktā noteikto kategoriju definīcijas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 12. panta 2. punktā.”;

5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Saskaņotās pārbaudes

Dalībvalstis vismaz sešas reizes gadā veic saskaņotas pārbaudes uz ceļiem, lai pārbaudītu transportlīdzekļu vadītājus un transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006 vai Regula (ES) Nr. 165/2014. Papildus tam dalībvalstis cenšas organizēt saskaņotas pārbaudes uzņēmumu telpās.

Šādas saskaņotas pārbaudes vienlaikus veic divu vai vairāku dalībvalstu kontroles iestādes katra savas valsts teritorijā.”;

6) direktīvas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pārbaudes uzņēmumu telpās plāno, ņemot vērā iepriekšējo pieredzi attiecībā uz dažādiem transporta un uzņēmumu veidiem. Pārbaudes veic arī tad, ja pārbaudēs uz ceļiem atklāti smagi Regulas (EK) Nr. 561/2006, Regulas (ES) Nr. 165/2014 vai Direktīvas 2002/15/EK pārkāpumi.”;

7) direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) reizi divos gados nosūtīt Komisijai statistikas atskaites, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā.”;

ii) pievieno šādu apakšpunktu:

“d) ievērojot šīs direktīvas 8. pantu, nodrošināt informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm par to, kā tiek piemēroti valsts noteikumi, ar kuriem transponē šo direktīvu un Direktīvu 2002/15/EK.”;

b) panta 3. punktu groza šādi:

“3. Ir aktīvi jāveicina datu, pieredzes un zināšanu apmaiņa starp dalībvalstīm galvenokārt, bet ne tikai Komitejā, kas minēta 12. panta 1. punktā, un jebkurā tādā struktūrā, ko Komisija var noteikt ar īstenošanas aktiem. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 12. panta 2. punktā.”;

8) direktīvas 8. pantu ar šādu:

“8. pants

Informācijas apmaiņa

1. Ar informāciju, ko divpusēji dara pieejamu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 22. panta 3. punktu, apmainās arī norīkotās struktūras, par kurām Komisijai paziņots saskaņā ar šīs direktīvas 7. pantu:

a) vismaz ik pēc sešiem mēnešiem pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā;

b) atsevišķos gadījumos pēc kādas dalībvalsts motivēta pieprasījuma.

2. Dalībvalsts sniedz informāciju citai dalībvalstij, ko tā pieprasījusi, ievērojot 1. punkta b) apakšpunktu, 25 darba dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas. Dalībvalstis var savstarpēji vienoties par īsāku termiņu. Steidzamos gadījumos vai gadījumos, kad nepieciešamas tikai vienkārša reģistru aplūkošana, piemēram, riska novērtējuma sistēmas reģistru aplūkošana, prasīto informāciju sniedz trīs darba dienu laikā.

Ja pieprasījuma saņēmējdalībvalsts uzskata, ka pieprasījums nav pietiekami motivēts, tā par to 10 darba dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas attiecīgi informē pieprasījuma iesniedzējdalībvalsti. Pieprasījuma iesniedzējdalībvalsts sniedz pieprasījuma papildu pamatojumu. Ja pieprasījuma iesniedzēja dalībvalsts nevar papildus pamatot pieprasījumu, saņēmējvalsts var noraidīt pieprasījumu.

Ja ir sarežģīti vai neiespējami izpildīt informācijas pieprasījumu vai veikt pārbaudes, inspekcijas vai izmeklēšanu, pieprasījuma saņēmējdalībvalsts par to attiecīgi desmit darba dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas informē pieprasījuma iesniedzējdalībvalsti un pienācīgi pamato, kādēļ ir sarežģīti vai neiespējami sniegt attiecīgo informāciju. Iesaistītās dalībvalstis savstarpēji apspriežas, lai rastu risinājumu.

Ja dalībvalstij, kuras teritorijā attiecīgais darba ņēmējs ir norīkots darbā, informācija pastāvīgi tiek sniegta ar kavēšanos, par to tiek informēta Komisija, kas veic atbilstīgus pasākumus.

3. Šajā pantā paredzēto informācijas apmaiņu īsteno, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (IMI), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (*). Tas neattiecas uz informāciju, ar ko dalībvalstis apmainās, tieši meklējot informāciju valstu elektroniskajos reģistros, kuri minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 (**). 16. panta 5. 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.).

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

9) direktīvas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis ievieš riska novērtējuma sistēmu uzņēmumiem, kuras pamatā ir attiecīgā uzņēmuma pieļauto Regulas (EK) Nr. 561/2006 vai Regulas (ES) Nr. 165/2014, vai valsts noteikumu, ar ko transponē Direktīvu 2002/15/EK, pārkāpumu nosacītais skaits un smaguma pakāpe.

Līdz 2021. gada 2. jūnijam Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka vienotu formulu uzņēmuma riska novērtējuma aprēķināšanai. Minētā vienotā formula ņem vērā pārkāpumu skaitu, smaguma pakāpi un biežumu, un to kontroles pasākumu rezultātus, kuros pārkāpumi nav konstatēti, kā arī to, vai attiecīgais autotransporta uzņēmums visos tā autoparkā esošajos transportlīdzekļos izmanto viedos tahogrāfus atbilstoši Regulas (ES) Nr. 165/2014 II nodaļai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs direktīvas 12. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

b) panta 2. punktā svītrot otro teikumu;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu sākotnējais saraksts un to smaguma pakāpe ir izklāstīti III pielikumā.

Nolūkā izstrādāt vai atjaunināt Regulu (EK) Nr. 561/2006 vai (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu smaguma pakāpes izvērtēšanu, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs direktīvas 15.a pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā ņemt vērā regulatīvās norises un ceļu satiksmes drošības apsvērumus.

Visnopietnāko pārkāpumu kategorijai būtu jāietver tie pārkāpumi, kuru veikšana, pārkāpjot attiecīgos noteikumus Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014, rada nopietnu nāves vai smagu miesas bojājumu risku.”;

d) pantam pievieno šādus punktus:

“4. Lai veicinātu mērķtiecīgākas pārbaudes uz ceļiem, valsts riska novērtējuma sistēmas dati kontroles pasākuma norises laikā ir pieejami visām attiecīgās dalībvalsts kompetentajām kontroles iestādēm.

5. Dalībvalstis to valsts riska novērtējuma sistēmā esošo informāciju, izmantojot sadarbspējīgus valstu elektroniskos reģistrus, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. pantā, dara tiešā veidā pieejamu citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm saskaņā ar minētās regulas 16. panta 2. punktu.”;

10) direktīvas 11. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka pamatnostādnes par izpildes paraugpraksi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 12. panta 2. punktā.

Minētās pamatnostādnes publicē Komisijas ziņojumā, ko sagatavo reizi divos gados.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka vienotu pieeju tam, kā tiek reģistrēti un kontrolēti laikposmi, ko transportlīdzekļa vadītājs pavada, veicot citu darbu, kā definēts Regulas (EK) Nr. 561/2006 4. panta e) punktā, tostarp reģistrēšanas veidu un konkrētus gadījumus, kad tai ir jānotiek, un vienotu pieeju, kā tiek reģistrēti un kontrolēti vismaz vienu nedēļu ilgi laikposmi, kad transportlīdzekļa vadītājs atrodas prom no transportlīdzekļa un nevar ar šo transportlīdzekli veikt nekādas darbības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs direktīvas 12. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

11) direktīvas 12. līdz 15. pantu aizstāj ar šādiem:

“12. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 42. panta 1. punktu. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 (*) nozīmē.

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

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

13. pants

Īstenošanas pasākumi

Komisija pēc kādas dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas pieņem īstenošanas pasākumus, jo īpaši lai sasniegtu kādu no šiem mērķiem:

- a) sekmēt kopīgu pieeju šīs direktīvas īstenošanā;
- b) veicināt to, ka kontroles iestādes īsteno konsekvētu pieeju un ka kontroles iestādes saskaņoti interpretē Regulu (EK) Nr. 561/2006;
- c) sekmēt dialogu starp transporta nozari un kontroles iestādēm.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 12. panta 2. punktā.

14. pants

Sarunas ar trešām valstīm

Tiklīdz šī direktīva ir stājusies spēkā, Savienība sāk sarunas ar attiecīgajām trešām valstīm, lai piemērotu noteikumus, kas ir līdzvērtīgi šajā direktīvā paredzētajiem noteikumiem.

Kamēr šīs sarunas nav pabeigtas, datus par pārbaudēm, ko veic attiecībā uz transportlīdzekļiem no trešām valstīm, dalībvalstis iekļauj informācijā, ko tās sniedz Komisijai, kā izklāstīts Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā.

15. pants

Pielikumu atjaunināšana

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15.a pantu, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā ieviest vajadzīgos pielāgojumus, lai atspoguļotu paraugprakses attīstību.

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

12) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“15.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 9. panta 3. punktā un 15. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2020. gada 1. augusta. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu, vēlākais, deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu, vēlākais, trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 9. panta 3. punktā un 15. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu (*).

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

6. Saskaņā ar 9. panta 3. punktu un 15. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

(*) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”;

13) direktīvas I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma A daļu groza šādi:

i) pielikuma 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1) transportlīdzekļa vadīšanas ikdienas un iknedēļas laikus, pārtraukumus, kā arī ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmus; arī iepriekšējo dienu reģistrācijas diagrammas, kam ir jābūt transportlīdzeklī saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 36. panta 1. un 2. punktu, un/vai datus, kas saglabāti uz transportlīdzekļa vadītāja kartes, un/vai reģistrācijas kontrolierīces atmiņā par to pašu laikposmu saskaņā ar šīs direktīvas II pielikumu, un/vai uz izdrukas;

2) Regulas (ES) Nr. 165/2014 36. panta 1. un 2. punktā minētajā laikposmā visus gadījumus, kad tiek pārsniegts transportlīdzekļa atļautais braukšanas ātrums; šos gadījumus definē kā periodus, kas pārsniedz vienu minūti, kuru laikā transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 90 km/h N₃ kategorijas un 105 km/h M₃ kategorijas transportlīdzekļiem un (kategorijas N₃ un M₃, kā tās definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK (*)).

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).”;

ii) pielikuma 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4) pārbauda, vai pareizi darbojas reģistrācijas kontrolierīces (konstatē kontrolierīču un/vai transportlīdzekļa vadītāja kartes, un/vai reģistrācijas diagrammu iespējamu nepareizu lietojumu), vai – vajadzības gadījumā – pārbauda arī to, vai transportlīdzekļa vadītājs var uzrādīt dokumentus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 16. panta 2. punktā;”;

iii) pievieno šādu punktu:

“6) pagarinātu maksimālo 60 stundu iknedēļas darba laiku, kā izklāstīts Direktīvas 2002/15/EK 4. panta a) punktā; citus iknedēļas darba laikus, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 4. un 5. pantā, tikai tad, ja tehnoloģija ļauj veikt efektīvas pārbaudes;”;

b) pielikuma B daļu groza šādi:

i) pirmajā daļā pievieno šādus punktus:

“4) atbilstību maksimālajiem vidējiem iknedēļas darba laikiem, pārtraukumiem un prasībām attiecībā uz darbu naktī, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 4., 5. un 7. pantā;

5) to, kā ievēro uzņēmumiem noteikto pienākumu attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju izmitināšanas apmaksāšanu un transportlīdzekļu vadītāju darba organizēšanu saskaņā ar 8. panta 8. un 8.a punktu Regulā (EK) Nr. 561/2006.”;

ii) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Dalībvalstis vajadzības gadījumā pārliecinās par citu provokatoru vai līdzdalībnieku līdzatbildību transportēšanas posmā, piemēram, kravas nosūtītāju, ekspeditoru vai uzņēmēju, ja ir konstatēti kādi pārkāpumi, tostarp pārbauda, vai līgumos paredzētie pārvadājuma organizēšanas noteikumi ļauj nodrošināt atbilstību Regulām (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014.”

*3. pants***Grozījumi Regulā (ES) Nr. 1024/2012**

Regulas (ES) Nr. 1024/2012 pielikumam pievieno šādus punktus:

- “13. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK (*) atcelšanu: 8. pants.
14. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs) attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un attiecībā uz izpildes prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (**): 1. panta 14. punkts.

(*) OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

(**) OV L 249, 31.7.2020., 49. lpp.”.

*4. pants***Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 42. panta 1. punktu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

*5. pants***Sodi un sankcijas**

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām nosūtītājiem, ekspeditoriem, līgumslēdzējiem un apakšuzņēmējiem par neatbilstību valsts tiesību aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 1. pantu, ja tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie transporta pakalpojumi ietvēra minēto tiesību aktu pārkāpumus.
2. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par valsts tiesību aktu, kas pieņemti saskaņā ar 1. pantu, pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētie sodi ir iedarbīgi, samērīgi, atturoši un nediskriminējoši.

*6. pants***Pārdomāta izpilde**

Neskarot Direktīvu 2014/67/ES un lai panāktu vēl labāku šīs direktīvas 1. pantā paredzēto pienākumu izpildi, dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā piemēro saskaņotu valsts izpildes stratēģiju. Minētā stratēģija ir vērsta uz uzņēmumiem ar augstu riska novērtējumu, kā minēts Direktīvas 2006/22/EK 9. pantā.

*7. pants***Izvērtēšana**

1. Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim izvērtē šīs direktīvas īstenošanu, jo īpaši 1. panta ietekmi, un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas piemērošanu. Vajadzības gadījumā Komisijas ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu. Ziņojumu publicē.
2. Pēc 1. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri izvērtē šo direktīvu un iesniedz izvērtējuma rezultātus Eiropas Parlamentam un Padomei. Vajadzības gadījumā izvērtējuma rezultātiem pievieno attiecīgus priekšlikumus.

*8. pants***Apmācība**

Dalībvalstis sadarbojas nolūkā kontroles iestādēm nodrošinātu izglītību un apmācību, kas pamatojas uz pastāvošajām izpildes shēmām.

Darba devēji ir atbildīgi par to, lai viņu transportlīdzekļu vadītāji iegūtu zināšanas par savām tiesībām un pienākumiem, kas izriet no šīs direktīvas.

*9. pants***Transponēšana**

1. Dalībvalstis līdz 2022. gada 2. februārim pieņem un publicē noteikumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Tās piemēro minētos noteikumus no 2022. gada 2. februāra.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

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

*10. pants***Stāšanās spēkā**

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

*11. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2020. gada 15. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
D.M. SASSOLI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. KLOECKNER

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
L-2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV