

# 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 <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> un 2014/67/ES <sup>(5)</sup> tiek pareizi piemērotas, būtu jāstiprina Savienības līmeņa kontroles pasākumi un sadarbība ar mērķi apkarot krāpšanu, kas ir saistīta ar transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

<sup>(1)</sup> OV C 197, 8.6.2018., 45. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 176, 23.5.2018., 57. lpp.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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.).

<sup>(5)</sup> 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 pārvadātāju 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 laika posmu, 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 pārvadājumu veidi atkarībā no tā, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.
- (10) Kad transportlīdzekļa vadītājs iesaistās divpusējos pārvadājumos 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 pārvadājumus viena brauciena laikā. Ja darbā norīkošanas noteikumi un tādējādi uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumi tiktu piemēroti šādiem divpusējiem pārvadājumiem, tas būtu nesamērīgs ierobežojums attiecībā uz brīvību sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus.
- (11) Būtu jāprecizē, ka starptautiskie tranzīta pārvadājumi pāri kādas dalībvalsts teritorijai neveido darbā norīkošanas situāciju. Šādus pārvadājumus 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 pārvadājumu, 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 pārvadājums. Turpretim, ja pārvadājums autoceļa posmā tiek veikts uzņēmējā dalībvalstī vai kā tāds starptautisks pārvadājums, 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 pārvadājumus vai tādus starptautiskos pārvadājumus minētajā dalībvalstī, kas nav divpusēji, ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Šāda saikne ir kabotāžas pārvadājumiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 1072/2009 <sup>(6)</sup> un (EK) Nr. 1073/2009 <sup>(7)</sup>, jo viss pārvadājums notiek uzņēmējā dalībvalstī, un tādēļ šis pakalpojums ir cieši saistīts ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Starptautiskos pārvadājumus, kuri nav divpusēji, raksturo tas, ka transportlīdzekļa vadītājs veic starptautiskos pārvadājumus 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

<sup>(6)</sup> 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.).

<sup>(7)</sup> 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.).

pārredzamā 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<sup>(8)</sup> 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.

<sup>(8)</sup> 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<sup>(9)</sup>, 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<sup>(10)</sup>. Attiecīgā informācija būtu jāsniedz sociālajiem partneriem, izmantojot citus līdzekļus nekā IMI.
- (25) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieskīr 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<sup>(11)</sup>.
- (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<sup>(12)</sup> izklāstīto esošo vienoto izpildes prasību piemērošanas jomu, attiecinot to arī uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/15/EK<sup>(13)</sup> 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.

<sup>(9)</sup> 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.).

<sup>(10)</sup> 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.).

<sup>(11)</sup> 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.).

<sup>(12)</sup> 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.).

<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup> 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<sup>(15)</sup> 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<sup>(16)</sup> 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 pārbaūžu 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

<sup>(14)</sup> 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.).

<sup>(15)</sup> 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.).

<sup>(16)</sup> 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<sup>(17)</sup> 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<sup>(18)</sup>. 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<sup>(19)</sup> 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.

<sup>(17)</sup> 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.).

<sup>(18)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

<sup>(19)</sup> 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<sup>(20)</sup>, 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;

<sup>(20)</sup> 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<sup>(21)</sup> 3. panta nozīmē, darba laika uzskaites lapas saistībā ar transportlīdzekļa vadītāja darbu un maksājumu apliecinājumus.

Autopārvadātājs dokumentāciju sniedz, izmantojot ar *IMI* savienotu publisko 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.

<sup>(21)</sup> 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 sadarbispējīgus 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 N<sub>3</sub> kategorijas un 105 km/h M<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļiem un (kategorijas N<sub>3</sub> un M<sub>3</sub>, 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 saskaņotai 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