

**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 <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 <sup>(4)</sup> un (EK) Nr. 1072/2009 <sup>(5)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> OV C 197, 8.6.2018., 38. 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 153, 7.5.2020., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2020. gada 9. jūlija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

<sup>(4)</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>(5)</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.).

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

<sup>(6)</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.).

- (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 pārbaūžu uz ceļiem laikā ir iespējams piekļūt uzņēmuma saskaņotajam riska novērtējumam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK <sup>(7)</sup> 9. pantu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu (ES) Nr. 182/2011 <sup>(8)</sup>.
- (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 ("kobotāža"), vajadzētu būt skaidriem, vienkāršiem un viegli izpildāmiem, vienlaicīgi saglabājot līdz šim sasniegto liberalizācijas līmeni.
- (21) Kobotāžas 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 kobotāžas pārvadājumus neveic veidā, kas rada pastāvīgu vai nepārtrauktu darbību, pārvadātājiem nevajadzētu atļaut veikt kobotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī konkrētu laiku pēc kobotāžas pārvadājumu laikposma beigām minētajā dalībvalstī.

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

<sup>(8)</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.).

- (22) Lai gan turpmākajai liberalizācijai, kas izveidota ar Padomes Direktīvas 92/106/EEK<sup>(9)</sup> 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<sup>(10)</sup> 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<sup>(11)</sup>. 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 viegļos kravas automobiļus, un izpildes praksi, un tuvināt konkurences apstākļus un uzlabot izpildi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās

<sup>(9)</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.).

<sup>(10)</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>(11)</sup> 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 <sup>(12)</sup> 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 jebkādas 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;

<sup>(12)</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.).

- 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 vismagākajiem 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, pārvadājumu 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 autopārvadājumu 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 autopārvadātāja 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 svītro;

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 zvērīnāti 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 izmantojamās 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