



Briselē, 2019. gada 21. maijā  
(OR. en)

9447/1/19  
REV 1

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2017/0113(COD)**

---

---

**TRANS 349  
CODEC 1113**

## **ZIŅOJUMS**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome
Iep. dok. Nr.:	9140/19
K-ias dok. Nr.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem – progresa ziņojums

---

### **I. IEVADS**

1. Komisija 2017. gada maijā iesniedza priekšlikumu grozīt Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem. Priekšlikums ir daļa no pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma un ir saistīts ar ierosināto noteikumu par iespēju veikt autopārvadātāja profesionālo darbību un par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (Regulas 1071/2009 un 1072/2009) pārstrādāšanu.
2. Direktīvā 2006/1/EK tiek kodificēti agrākie noteikumi un paredzēts tirgus minimālais atvēršanas līmenis bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanai kravu autopārvadājumiem starp dalībvalstīm gan uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību to teritorijās, gan uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī.

Tomēr minētā direktīva:

- atļauj dalībvalstij noteikt ierobežojumu, proti, ka uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību tās teritorijā, var izmantot nomātus transportlīdzekļus tikai tad, ja tie ir uzņēmumi, kas ir reģistrēti dalībvalstī, un turklāt atļauj aizliegt pašpārvadājumiem izmantot nomātus transportlīdzekļus ar kopējo pieļaujamo pilno masu virs sešām tonnām;
- attiecībā uz uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, tiek piemērota ierobežoti, proti, tādā gadījumā tā attiecas vienīgi uz tajā pašā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu nomāšanu satiksmei starp dalībvalstīm.

3. Komisija ierosina grozīt Direktīvu 2006/1/EK galvenokārt tādēļ, lai likvidētu esošos ierobežojumus un izveidotu skaidru un vienotu tiesisko regulējumu, kas dotu transporta uzņēmumiem visā ES vienlīdzīgu piekļuvi nomātu transportlīdzekļu tirgum.

## **II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS**

4. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (*TRAN*) par referenti iecēla *Cláudia Monteiro de Aguiar* kundzi (*PPE, PT*). *TRAN* komiteja 2018. gada 24. maijā balsoja par viņas ziņojumu, un Eiropas Parlaments 2019. gada 15. janvārī pieņēma vienošanos pirmajā lasījumā, kurā bija 15 grozījumi<sup>1</sup>.

5. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Eiropas Reģionu komiteja savus atzinumus pieņēma, attiecīgi, 2017. gada 6. decembrī un 2018. gada 1. februārī.

## **III. DARBS PADOMĒ**

6. 2017. gada 1. un 21. jūnijā Komisija savu priekšlikumu kopā ar ietekmes novērtējumu iesniedza Sauszemes transporta jautājumu darba grupai. Darba grupa tikās 2017. gada 7. jūlijā, 11. oktobrī un 6. novembrī Igaunijas prezidentūras laikā un 2018. gada 26. februārī, 20. martā un 24. aprīlī Bulgārijas prezidentūras laikā, lai sīki analizētu priekšlikumu un apspriestu prezidentvalsts sagatavotos kompromisus. Pirmais mēģinājums panākt vispārēju pieeju TTE padomes sanāksmē 2018. gada 7. jūnijā bija nesekmīgs.

---

<sup>1</sup> Skatīt dokumentu 5386/19.

7. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa atgriezās pie priekšlikuma Rumānijas prezidentūras laikā, proti, 2019. gada 14., 21. un 28. janvārī, 4. aprīlī un 2. maijā, lai apspriestu prezidentvalsts sagatavotu kompromisu; pielikumā ir pievienota jaunākā redakcija. Vairums delegāciju kopumā atzina, ka saistībā ar priekšlikumu ir panākts liels progress, un dažas delegācijas uzsvēra, ka vispārējās pieejas pieņemšana ļautu skatīt šo dosjē līdztekus ar saistītajiem pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma dosjē, kad sāksies sarunas ar Eiropas Parlamentu. Divas delegācijas attiecībā uz priekšlikuma saglabāja nemainīgi negatīvu novērtējumu. Komisija saglabāja vispārēju atrunu attiecībā uz sarunu iznākumu.
8. Kaut arī daudzām delegācijām joprojām bija bažas par priekšlikuma ietekmi uz ieņēmumiem no transportlīdzekļu nodokļiem, vairums no tām atzina, ka prezidentvalsts sagatavotais kompromiss ļauj dalībvalstīm lielā mērā ierobežot risku (1. panta 2. punkts – ar kuru aizstāj direktīvas 3. pantu –; 3. un 4. apsvērums). Viena delegācija uzskatīja, ka, ieviešot lielāku brīvību nomāto transportlīdzekļu ekspluatācijā, varētu tikt vājināti valstu transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi, un vēl viena delegācijai bija nepieciešams sīkāk izskatīt priekšlikumu, ņemot vērā nesen pieņemtos valsts tiesību aktus.
9. Attiecībā uz nomāto transportlīdzekļu pārrobežu izmantošanu, ko veic uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī (1. panta 1. punkts – ar ko groza direktīvas 2. pantu –; 4.a apsvērums), vairums delegāciju varēja akceptēt elastīguma palielināšanu. Daudzas delegācijas uzsvēra, ka šajā gadījumā ir svarīgi efektīvi kontroles pasākumi, jo īpaši nolūkā pārraudzīt kabotāžas darbības. Šajā sakarā *ERRU*<sup>2</sup> sistēmas izmantošana (1. panta 2.a punkts – ar ko direktīvā iekļauj jaunu 3.a pantu –; 5.b un 5.c apsvērums) šķita saprātīgs risinājums vairumam delegāciju, lai arī dažas no tām uzskatīja, ka tas būtu pārāk apgrūtinājoši vai nepietiekami efektīvi. Vairākas delegācijas uzsvēra, ka tad, kad pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma ietvaros tiks pieņemtas izmaiņas Regulā 1071/2009, *ERRU*, sistēma tiks atjaunināta pilnīgāk, un aicināja attiecīgo atjauninājumu grafiku plānot koordinēti.

---

<sup>2</sup> Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistrs, sistēma, kuras mērķis ir nodrošināt valstu elektronisko reģistru savstarpēju savienojumu saskaņā ar Regulas 1071/2009 16. panta 5. un 6. punktu.

10. Pastāvīgo pārstāvju komiteja kompromisu apsprieda 2019. gada 15. maijā. No vienas puses, daudzas delegācijas pauda atbalstu kompromisam, neraugoties uz dažiem atlikušajiem riskiem, piemēram, attiecībā uz nodokļu ieņēmumiem un kontroli pār citās dalībvalstīs veiktiem autopārvadājumiem. No otras puses, ievērojams skaits delegāciju izteica šaubas par to, ka vispārēju pieeju varētu panākt jau 2019. gada jūnijā. Dažas delegācijas iesniedza negatīvu izpētes atrunu par Komisijas novērtēšanas pienākuma darbības jomu attiecībā uz nodokļu ieņēmumiem (1. panta 3. punkts – jauns direktīvas 5.a pants). Pēc sanāksmes prezidentvalsts secināja, ka pienācīgākais pamats diskusijām Padomē būtu progresa ziņojums.

#### **IV. SECINĀJUMI**

11. Prezidentvalsts uzskata, ka lielais progress, kas panākts, ir vēl vairāk mazinājis dalībvalstu bažas, vienlaikus saglabājot Komisijas mērķu būtību.
- a) Lai nepieļautu neparedzētu blakusietekmi, dalībvalstis var noteikt ierobežojumus saviem uzņēmumiem nomāt citās dalībvalstīs reģistrētus transportlīdzekļus ne vairāk kā 30 dienas kalendārajā gadā un/vai ne vairāk kā 25 % no autoparka. Ar šādu īsu minimālo laikposmu vajadzētu varēt aizsargāt valstu noteikumus par transportlīdzekļu reģistrāciju un nepieļaut nodokļu samazināšanos. Vēl viens aizsardzības pasākums būtu iespēja ierobežot vieglo komerciālo transportlīdzekļu nomāšanu pašpārvadājumiem. Lai nodrošinātu visaptverošu pārraudzību pār ietekmi uz nodokļu ieņēmumiem, varētu paplašināt Komisijas novērtējuma ziņojumu, tajā ietverot arī šo aspektu.
- b) Lai nodrošinātu, ka tas, ka uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, izmanto nomātus transportlīdzekļus, netiek ļaunprātīgi izmantots, lai apietu noteikumus par piekļuvi tirgum, transportlīdzekļiem jābūt Kopienas atļaujas apliecinātai kopijai, ja tas tiek prasīts saskaņā ar Regulu 1072/2009. Turklāt dalībvalstīm, izmantojot valstu elektronisko reģistru ES saskarni *ERRU*, būs piekļuve informācijai par nomātu transportlīdzekļu reģistrācijas numuriem. Ņemot vērā to, ka *ERRU* sistēma tiks pārstrādāta Regulā 1071/2009 (16. pants)<sup>3</sup>, kompromisā ir iekļauts pienākums valstu reģistros pievienot informāciju par nomāto transportlīdzekļu reģistrācijas numuriem.

---

<sup>3</sup> Skatīt vispārējo pieeju par Regulu 1071/2009, dokuments 15084/18, 16. lpp.

12. Prezidentvalsts norāda, ka daudzas delegācijas ir uzsvērušas saikni ar pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma galvenajiem dosjē. Šai saiknei ir divi aspekti: pirmais – tehniski saistībā ar vajadzību uzlabot informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, lai uzlabotu pārraudzību un kontroli; un otrais – saistībā ar vispārīgajām politikas debatēm par piekļuvi tirgum un tās ierobežojumiem. Eiropas Parlaments ir pieņēmis nostāju pirmajā lasījumā par visiem attiecīgajiem dosjē. Padome ir noteikusi vispārēju pieeju attiecībā uz trim pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma priekšlikumiem <sup>4</sup>, bet to vēl nav noteikusi attiecībā uz priekšlikumu par nomātajiem transportlīdzekļiem. Prezidentvalsts arī norāda, ka, lai arī delegācijas kopumā atzīst šīs saiknes nozīmīgumu, tās ir paudušas atšķirīgus viedokļus par to, kad būtu piemēroti virzīt uz priekšu šo dosjē – vai līdztekus citiem dosjē, vai kā secīgu soli.
13. Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja un Padome tiek aicinātas ņemt vērā attiecībā uz šo dosjē panākto progresu.
- 

---

<sup>4</sup> Skatīt dokumentu 15084/18.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem

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>5</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>6</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/1/EK <sup>7</sup> paredz tirgus minimālu atvēršanu bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanai kravu autopārvadājumiem.

---

<sup>5</sup> OV C ..., ... lpp.

<sup>6</sup> OV C ..., ... lpp.

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/1/EK (2006. gada 18. janvāris) par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (Kodificēta versija) (OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.).

- (2) Nomātu transportlīdzekļu izmantošana var samazināt izmaksas, kas rodas uzņēmumiem, kuri veic kravas pašpārvadājumus vai komercpārvadājumus, un vienlaikus palielināt to darbības elastību. Tādējādi tas var palīdzēt palielināt attiecīgo uzņēmumu efektivitāti un konkurētspēju. Turklāt nomātie transportlīdzekļi mēdz būt jaunāki nekā autoparks vidēji, un tāpēc ir arī drošāki un mazāk piesārņojoši.
- (3) Direktīva 2006/1/EK neļauj uzņēmumiem pilnībā gūt labumu no priekšrocībām, ko sniedz nomātu transportlīdzekļu izmantošana. Minētā direktīva atļauj dalībvalstīm uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību to attiecīgajās teritorijās, noteikt ierobežojumus tādu nomātu transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa ir vairāk nekā sešas tonnas. Turklāt dalībvalstīm nav pienākuma atļaut izmantot nomātu transportlīdzekli to attiecīgajās teritorijās, ja transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar tiesību aktiem citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību.
- (4) Lai uzņēmumi varētu gūt lielāku labumu no priekšrocībām, ko sniedz nomātu transportlīdzekļu izmantošana, tiem vajadzētu būt iespējai izmantot jebkurā dalībvalstī nomātus transportlīdzekļus, ne tikai tajā, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību. Tādā veidā tiem būtu vieglāk apmierināt īstermiņa, sezonas vai pagaidu pieprasījuma pieaugumu vai aizstāt bojātus transportlīdzekļus.
- (4.a) Dalībvalstīm nevajadzētu būt atļautam ierobežot to attiecīgajās teritorijās izmantot transportlīdzekli, ko nomā uzņēmums, kurš veic uzņēmējdarbību citas dalībvalsts teritorijā, ar noteikumu, ka transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar jebkuras dalībvalsts tiesību aktiem un, ja tas ir transportlīdzeklis, kam saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009 vajadzīga Kopienas atļaujas apliecināta kopija, ka dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, ar šo apliecināto kopiju ir atļāvusi to izmantot.

- (5) Autoceļu transporta nodokļu līmenis Savienībā joprojām ievērojami atšķiras. Tādēļ daži ierobežojumi, kas netieši ietekmē arī transportlīdzekļu nomas pakalpojumu sniegšanas brīvību, joprojām ir pamatoti ar mērķi novērst fiskālus traucējumus. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot laikposmu, kurā uzņēmumi, kuri veic uzņēmējdarbību to attiecīgajās teritorijās, var izmantot nomātu transportlīdzekli, kas reģistrēts vai laists ekspluatācijā citā dalībvalstī. Tām vajadzētu būt arī atļautam ierobežot šādu transportlīdzekļu skaitu, ko var nomāt uzņēmums, kas to attiecīgajās teritorijās veic uzņēmējdarbību.
- (5.a) Lai uzlabotu to, kā tiek īstenots izmantošanas ierobežojums attiecībā uz nomātu transportlīdzekli, kas ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar tiesību aktiem dalībvalstī, kura nav tā dalībvalsts, kur uzņēmums, kas nomā transportlīdzekli, veic uzņēmējdarbību, dalībvalstij vajadzētu būt iespējai pieprasīt, ka nomas līguma ilgums nepārsniedz attiecīgā transportlīdzekļa izmantošanai atļauto laikposmu. Turklāt Kopienas atļaujas, kas izsniegtas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009, apliecināto kopiju derīguma termiņu var ierobežot uz laikposmu, kas atbilst nomas līguma ilgumam. Turklāt šajās apliecinātajās kopijās var norādīt nomātā transportlīdzekļa reģistrācijas numuru.
- (5.b) Nomātu transportlīdzekļu ekspluatēšanai nevajadzētu kavēt tādu pārvadājumu likumības uzraudzību un kontroli, ko veic pārvadātāji dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009 pārvadātājiem būtu tās dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību, iestādes jāinformē par katra to rīcībā esoša mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācijas numuru, lai šo informāciju varētu iekļaut valsts elektroniskajā reģistrā. Minētajā regulā ir paredzēta valstu elektroniskajos reģistros iekļauto datu pieejamība citu dalībvalstu iestādēm; valstu elektroniskajos reģistros vajadzētu būt iespējai veikt mērķtiecīgu meklēšanu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kam ir savādāks reģistrācijas numurs nekā tas, ko izdod tajā dalībvalstī, kur tie veic uzņēmējdarbību.

- (5.c) Lai nodrošinātu, ka šis pienākums – sniegt informāciju par nomāta transportlīdzekļa reģistrācijas numuru valsts elektroniskajā reģistrā – tiek pildīts vienādi, īstenošanas pilnvaras saistībā ar minimālajām prasībām datiem, kas ievadāmi valstu elektroniskajos reģistros, būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>8</sup>.
- (6) Lai ļautu efektīvāk veikt pašpārvadājumus, vairs nebūtu jāļauj dalībvalstīm ierobežot iespēju izmantot nomātus transportlīdzekļus šādām darbībām. Tomēr, lai izvairītos no potenciāliem fiskāliem problēmjautājumiem, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot transportlīdzekļa, kura maksimālā pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, izmantošanu pašpārvadājumiem, ja tas ir reģistrēts ārpus tās dalībvalsts, kurā uzņēmums, kas to izmanto, veic uzņēmējdarbību.
- (7) Šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi Komisijai būtu jāuzrauga un jādokumentē ziņojumā. Šajā ziņojumā īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, vai šīs direktīvas rezultātā tiek izmantoti vecāki vai konkrēta veida transportlīdzekļi un tādējādi tai ir ietekme uz ceļu satiksmes drošību un vai tā ir radījusi grūtības attiecībā uz tiesību aktu, tostarp kabotāžas noteikumu, izpildi. Visas turpmākas darbības šajā jomā būtu jāizskata, ievērojot šā ziņojuma saturu.
- (8) Tā kā šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, ņemot vērā autotransporta pārvadājumu pārrobežu raksturs un problēmas, ko šī direktīva tiecas risināt, bet var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā direktīvā nosaka vienīgi to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (9) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2006/1/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

---

<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.).

### *1. pants*

Direktīvu 2006/1/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

"Katra dalībvalsts atļauj savā teritorijā izmantot transportlīdzekļus, kurus nomā uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citas dalībvalsts teritorijā, ar noteikumu, ka:";

ii) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar jebkuras dalībvalsts tiesību aktiem un tiek izmantots saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumiem tajā dalībvalstī, kurā uzņēmums, kas to izmanto, veic uzņēmējdarbību, ja tas ir piemērojami.";

2) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

### *"3. pants*

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību to attiecīgajās teritorijās, kravu pārvadāšanai pa autoceļiem nomātus transportlīdzekļus var izmantot ar tādiem pašiem noteikumiem kā tiem piederošos transportlīdzekļus, ar noteikumu, ka ir izpildītas 2. pantā izklāstītās prasības.

2. Ja nomātais transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā saskaņā ar citas dalībvalsts tiesību aktiem, dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, var:

a) ierobežot laikposmu, kurā nomātu transportlīdzekli var izmantot tās attiecīgajā teritorijā, ar noteikumu, ka tā atļauj izmantot nomātu transportlīdzekli tam pašam uzņēmumam 30 secīgas dienas jebkurā kalendārajā gadā; šajā gadījumā var paredzēt, ka nomas līgums nav ilgāks par dalībvalsts noteikto laikposmu;

- b) ierobežot nomāto transportlīdzekļu skaitu, kurus drīkst izmantot uzņēmums, ar noteikumu, ka tā atļauj izmantot minimālu transportlīdzekļu skaitu. Šis minimālais skaits ir vismaz 25 % no kravas transportlīdzekļu parka, kas bija uzņēmuma īpašumā 31. decembrī gadā pirms lūguma atļaut izmantot nomātu transportlīdzekli. Gadījumā, ja uzņēmuma kopējais autoparks sastāv vairāk kā no viena un mazāk kā no četriem transportlīdzekļiem, tam atļauj izmantot vismaz vienu šādu nomātu transportlīdzekli;
- c) ierobežot šāda transportlīdzekļa, kura maksimālā pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, izmantošanu pašpārvadājumiem.";

2.a) pievieno šādu 3.a pantu:

*"3.a pants*

Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka informācija par nomāta transportlīdzekļa reģistrācijas numuru tiek ievadīta valstu elektroniskajos reģistros, kas minēti Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. pantā.

Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem minimālās prasības datiem, kas jāievada valsts elektroniskajā reģistrā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 5.b panta 2. punktā minēto konsultēšanas procedūru.";

3) iekļauj šādu 5.a un 5.b pantu:

*"5.a pants*

Līdz [PB: lūdzam ievietot datumu – 5 gadi pēc šīs direktīvas transponēšanas termiņa beigām] Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem. Ziņojumā iekļauj informāciju par tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kas nomāti citā dalībvalstī, kura nav tā, kurā uzņēmums, kurš tos nomā, veic uzņēmējdarbību. Ziņojumā izskata arī ietekmi uz ceļu satiksmes drošību [, uz nodokļu ieņēmumiem] un uz kabotāžas noteikumu izpildi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009. Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija novērtē, vai ir nepieciešams ierosināt papildu pasākumus.

### *5.b pants*

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā 42. panta 1. punktu.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu."

### *2. pants*

3. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā [PB: lūdzam ievietot datumu – [24] mēneši pēc stāšanās spēkā]. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

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

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

### *3. pants*

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

### *4. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā*  
*priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā*  
*priekšsēdētājs*

---