



Briselē, 2020. gada 23. janvārī  
(OR. en)

---

**Starpiestāžu lietas:**  
2017/0121(COD)  
2017/0122(COD)  
2017/0123(COD)

---

5424/20  
ADD 3

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

### "I/A" PUNKTA PIEZĪME

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| Sūtītājs:       | Padomes Ģenerālsēkretariāts  |
| Saņēmējs:       | Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) / Padome  |
| K-jas dok. Nr.: | ST 9668/17<br>ST 9670/17<br>ST 9671/17   |
| Temats:         | Mobilitātes pakete I:<br>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē<br>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību<br>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, 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<br>– politiska vienošanās |

---

Šis papildinājums attiecas uz priekšlikumu, ar ko groza Direktīvu 2006/22/EK un izveido *lex specialis* par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

Priekšlikums

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva,

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 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("*IMI regula*")

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,

tā kā:

- (1) Lai izveidotu drošu, efektīvu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari, no vienas puses, ir jānodrošina, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir pienācīgi darba apstākļi un sociālā aizsardzība, un, no otras puses, ir jārada atbilstoši uzņēmējdarbības un godīgas konkurences apstākļi pārvadātājiem.

---

<sup>1</sup> OV C , , lpp.

<sup>2</sup> OV C , , lpp.

Ņemot vērā autotransporta nozares darbaspēka izteikto mobilitāti, ir vajadzīgi nozarei specifiski noteikumi, lai nodrošinātu līdzsvaru starp pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus, preču brīvu apriti un transportlīdzekļu vadītāju pienācīgiem darba apstākļiem un sociālo aizsardzību.

- (2) Autotransporta pakalpojumiem ir raksturīga izteikta mobilitāte, tāpēc īpaši jāuzrauga, ka transportlīdzekļu vadītāji var īstenot savas tiesības un ka pārvadātāji, no kuriem lielākā daļa ir mazi MVU, nesastopas ar nesamērīgiem administratīvajiem šķēršļiem vai diskriminējošiem kontroles pasākumiem, kas pārmērīgi ierobežo viņu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.
- (3) Tā paša iemesla dēļ visiem autotransporta jomā piemērojamajiem valsts noteikumiem jābūt samērīgiem un pamatotiem, un tajos ir jāņem vērā vajadzība nodrošināt adekvātus sociālos un darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem un sekmēt brīvību sniegt autotransporta pakalpojumus godīgas vietējo un ārvalstu pārvadātāju konkurences apstākļos.
- (4) Lai iekšējais tirgus darbotos nevainojami, ir ļoti svarīgi samērīgi, no vienas puses, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus un, no otras puses, sekmēt brīvību sniegt autotransporta pakalpojumus godīgas vietējo un ārvalstu pārvadātāju konkurences apstākļos.
- (5) Spēkā esošo Savienības autotransporta nozares sociālās jomas tiesību aktu efektivitātes un lietderības izvērtējumā tika konstatētas dažas noteikumu nepilnības un trūkumi to izpildes nodrošināšanā, 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 un tādējādi nozarē pasliktina darba un sociālos apstākļus un konkurences nosacījumus.

- (6) Lai nodrošinātu, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK<sup>3</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/67/ES<sup>4</sup> tiek pareizi piemērota, būtu jāpastiprina Savienības līmeņa kontroles pasākumi un sadarbība ar mērķi apkarot krāpšanu, kas ir saistīta ar transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.
- (7) Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, transportlīdzekļu vadītājiem garantētu paredzētos darba apstākļus un novērstu konkurences izkropļojumus, ko rada noteikumu neievērošana, ir svarīgi pienācīgi, iedarbīgi un konsekventi uzraudzīt darba laika un atpūtas laika noteikumu izpildi. Tādēļ ir vēlams Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/22/EK<sup>5</sup> izklāstītās esošās vienotās izpildes nodrošināšanas prasības attiecināt arī uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/15/ES<sup>6</sup> izklāstīto darba laika noteikumu ievērošanas kontroli.
- (8) Ņemot vērā datu rindas, kas vajadzīgas, lai kontrolētu atbilstību darba laika noteikumiem, kuri izklāstīti Direktīvā 2002/15/EK, pārbaūžu uz ceļiem apjoms ir atkarīgs no pamattehnoloģiju izstrādes un ieviešanas, aptverot pietiekamus laikposmus. Pārbaudes uz ceļiem būtu jāattiecinā tikai uz aspektiem, kurus jau var pārbaudīt, izmantojot tahogrāfu un ar to saistīto transportlīdzeklī esošo aprīkojumu, bet visaptverošas pārbaudes veic tikai uzņēmuma telpās.

---

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.97., 1. lpp.).

<sup>4</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.).

<sup>5</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>6</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkopes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

- (9) Pārbaudes uz ceļiem būtu jāveic efektīvi un ātri, lai tās pabeigtu pēc iespējas īsākā laikā un radot pēc iespējas mazāku transportlīdzekļa vadītāja kavēšanos, un būtu skaidri jānošķir pārvadātāju pienākumi un transportlīdzekļu vadītāju pienākumi.
- (10) 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 Regulas (ES) 2019/1149 <sup>7</sup> 1. panta 4. punktā, aptver Direktīvu 2006/22/EK, varētu būt svarīga loma, palīdzot dalībvalstīm veikt saskaņotas pārbaudes.  
Tāpat Eiropas Darba iestāde varētu atbalstīt izglītības un apmācības centienus.
- (11) Ir konstatēts, ka dalībvalstu administratīvā sadarbība sociālo noteikumu īstenošanā autotransporta nozarē ir bijusi nepietiekama, kā rezultātā pārrobežu izpildes nodrošināšana bija apgrūtināta, neefektīva un nekonekventa. Tādēļ ir jāizveido satvars efektīvai saziņai un savstarpējai palīdzībai, kas ietver arī apmaiņu ar datiem par pārkāpumiem un informāciju par labu praksi izpildes nodrošināšanā.
- (12) Lai veicinātu efektīvu administratīvo sadarbību un efektīvu informācijas apmaiņu, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 <sup>8</sup> 16. panta 5. punktā ir paredzēts, ka dalībvalstīm ir savstarpēji jāsavieno valsts elektroniskie reģistri, izmantojot Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistru sistēmu. Minētajā sistēmā būtu jāpaplašina tās informācijas apjoms, kas pieejama pārbaudēs uz ceļiem.

---

<sup>7</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>8</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.).

- (13) 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 Iekšējā tirgus informācijas sistēmai (*IMI*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012<sup>9</sup>. Ir svarīgi, lai *IMI* dotu iespēju pārbaudēs uz ceļiem pārbaudīt norīkojuma deklarāciju derīgumu.
- (14) Informācijas apmaiņai dalībvalstu efektīvas administratīvās sadarbības un savstarpējās palīdzības kontekstā būtu jāatbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679<sup>10</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725<sup>11</sup> noteikumiem par personas datu aizsardzību. Informācijas apmaiņai, ko veic ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmas (*IMI*) starpniecību, būtu jāatbilst arī Regulai (ES) Nr. 1024/2012.
- (15) Lai atvieglotu šajā direktīvā izklāstīto norīkošanas noteikumu ievērošanas kontroli, autopārvadātājiem būtu jāiesniedz norīkojuma deklarācija to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurās tie norīko transportlīdzekļu vadītājus.
- (16) Lai samazinātu administratīvo slogu pārvadātājiem, ir jāvienkāršo norīkojuma deklarāciju nosūtīšanas un atjaunināšanas process. Tāpēc Komisijai būtu jāizstrādā daudzvalodu publiska saskarne, kurai pārvadātāji var piekļūt un ar kuras starpniecību tie iesniedz un atjaunina norīkošanas informāciju un vajadzības gadījumā iesniedz *IMI* citus attiecīgus dokumentus.

---

<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) 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.).

- (17) Lai vēl vairāk uzlabotu izpildes nodrošināšanas efektivitāti, lietderību un konsekvenci, būtu vēlams pilnveidot dalībvalstu esošo riska novērtējuma sistēmu iespējas un pielietojumu. Piekļuve riska novērtējuma sistēmu datiem ļautu mērķtiecīgāk organizēt noteikumus neievērojošo pārvadātāju kontroles, savukārt vienota formula transporta uzņēmumu riska novērtēšanai sekmētu taisnīgāku attieksmi pret pārvadātājiem kontroles laikā.
- (18) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci vienlīdzīgos apstākļos darba ņēmējiem un uzņēmumiem, ir jāgūst progress virzībā uz viedu izpildes nodrošināšanu un pēc iespējas jāatbalsta riska novērtējuma sistēmas pilnīga ieviešana un izmantošana.
- (19) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2006/22/EK īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Komisijai būtu jānodrošina vienlīdzīga attieksme pret uzņēmumiem gadījumos, kad tā ņem vērā šajā direktīvā noteiktos kritērijus attiecībā uz vienotas formulas izstrādi uzņēmumu riska novērtējuma aprēķināšanai. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>12</sup>.
- (20) Izteikti mobilajā autotransporta nozarē ir arī radušās grūtības 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. Nepietiekami koordinēti valstu pasākumi attiecībā uz to, kā piemērojami noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā un nodrošināma to izpilde, ir radījuši juridisko nenoteiktību un lielu administratīvo slogu Savienības pārvadātājiem, kuri ir nerezidenti. Tā rezultātā ir nevajadzīgi ierobežota brīvība sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus, un tas negatīvi atsaucas uz darbvietām un transporta uzņēmumu konkurētspēju. Jāsaskaņo administratīvās prasības un kontroles pasākumi, lai novērstu, ka pārvadātājiem rodas lieki kavējumi.

---

<sup>12</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.).

- (21) Uz transporta uzņēmumiem attiecas daži īpaši noteikumi par norīkošanu darbā, un tas nozīmē, ka tiem arī jāatbild par jebkuru savu pārkāpumu sekām. 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 nosūtītājiem, kravas pārvadātājiem un ekspeditoriem gadījumā, ja tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie pārvadājumu pakalpojumi ietver minēto īpašo noteikumu par norīkošanu pārkāpumus.
- (22) Savā 2016. gada 8. marta priekšlikumā<sup>13</sup> pārskatīt Direktīvu 96/71/EK Komisija atzina, ka minētās direktīvas īstenošana izteikti mobilajā autotransporta nozarē rada specifiskus juridiska rakstura jautājumus un grūtības, un norādīja, ka būtu pareizāk tos risināt ar īpaši autotransporta nozarei izstrādātiem tiesību aktiem.
- (23) Lai nodrošinātu efektīvu un samērīgu Direktīvas 96/71/EK īstenošanu autotransporta nozarē, ir vajadzīgi nozarei specifiski noteikumi, kuros ņemta vērā autotransporta nozarē nodarbinātajam darbaspēkam 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.
- (24) Ņemot vērā transporta nozares mobilo raksturu, transportlīdzekļu vadītāji parasti netiek norīkoti darbā uz citu dalībvalsti saskaņā ar pakalpojumu līgumiem uz ilgu laikposmu, kā tas dažkārt ir citās nozarēs. Tāpēc būtu skaidri jāprecizē, kādos apstākļos Direktīvas 96/71/EK noteikumi par ilgtermiņa norīkošanu darbā neattiecas uz šādiem transportlīdzekļu vadītājiem.
- (25) Šādiem sabalansētiem kritērijiem būtu jābalstās pieņēmumā, ka pakalpojuma sniedzējam un transportlīdzekļa vadītājam ir pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Lai veicinātu noteikumu izpildi, būtu jānošķir dažādi pārvadājumu veidi atkarībā no tā, cik liela ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.

---

<sup>13</sup> COM(2016)128.



- (26) 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 iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus, un tāpēc minēto iemeslu dēļ transportlīdzekļa vadītāja darbībām nav būtiskas saiknes ar dalībvalsti, kuru viņš tranzītā šķērso. Tādējādi transportlīdzekļa vadītāja atrašanās dalībvalstī kvalificēšanu par tranzītu neietekmē apstāšanās, kas saistīta, piemēram, ar higiēniskiem apsvērumiem.
- (27) Kad transportlīdzekļa vadītājs iesaistās divpusējos pārvadājumos no dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, uz citas dalībvalsts teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju, vai uz tās dalībvalsts teritoriju, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, pakalpojuma raksturam ir cieša saikne ar to dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Transportlīdzekļa vadītājs var veikt vairākus divpusējus pārvadājumus viena brauciena laikā. Ja darbā norīkošanas noteikumi un līdz ar to uzņēmējas dalībvalsts nodarbinātības noteikumi tiktu piemēroti šādiem divpusējiem pārvadājumiem, tas būtu nesamērīgs ierobežojums attiecībā uz brīvību sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus.
- (28) No otras puses, pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju ir tad, ja transportlīdzekļa vadītājs veic cita veida darbības, proti, kabotāžas pārvadājumus vai tādus starptautiskos pārvadājumus minētajā dalībvalstī, kas nav divpusēji. Šāda pietiekama saikne ir kabotāžas pārvadājumiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1072/2009<sup>14</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009<sup>15</sup>, jo viss pārvadājums notiek uzņēmējā dalībvalstī un tādējādi 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. Šādos gadījumos nozarei specifiski noteikumi ir vajadzīgi tikai attiecībā uz administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem.

<sup>14</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>15</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.).

- (29) 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. No otras puses, pietiekama saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju ir tad, ja pārvadājums autoceļa posmā tiek veikts uzņēmējā dalībvalstī vai kā tāds starptautisks pārvadājums, kas nav divpusējs, un tādēļ šādā gadījumā būtu jāpiemēro darbā norīkošanas noteikumi.
- (30) Transporta uzņēmumiem ir vajadzīga 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 pārbaužu iespējas. Svarīgi, lai jaunie noteikumi neradītu lieku administratīvo slogu un lai tajos pienācīgi būtu ņemtas vērā MVU intereses.
- (31) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/67/ES nodarbinātības noteikumi un nosacījumi, kas minēti Direktīvas 96/71/EK 3. pantā un kas ir noteikti valsts tiesību aktos, normatīvajos vai administratīvajos noteikumos vai tādos darba koplīgumos vai šķīrējtiesas nolēmumos, kuri attiecīgajā dalībvalstī ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem vai kurus citādi piemēro saskaņā ar 3. panta 8. punktu, tostarp attiecīgos gadījumos koplīgumos, kuri parasti ir piemērojami visiem līdzīgajiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā teritorijā, ir darīti pieejami transporta uzņēmumiem no citām dalībvalstīm un norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem pieejamā un pārredzamā veidā. Attiecīgajai informācijai jo īpaši būtu jāaptver atalgojuma pamatelementi, kas ar šādiem instrumentiem ir noteikti par obligātiem. Saskaņā ar minēto direktīvu ir jācenšas iesaistīt sociālos partnerus.
- (32) ES pārvadātāji saskaras ar pieaugošu konkurenci no trešo valstu pārvadātāju puses. Tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai Savienības uzņēmumi netiktu diskriminēti. Saskaņā ar Direktīvas 96/71/EK 1. panta 4. punktu attieksme pret uzņēmumiem, kas reģistrēti valstī, kura nav dalībvalsts, nedrīkst būt labvēlīgāka kā pret dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem. Minētais princips būtu jāpiemēro arī attiecībā uz šajā direktīvā paredzētajiem īpašajiem noteikumiem par norīkošanu darbā. Tas jo īpaši būtu jāpiemēro gadījumos, kad trešo valstu uzņēmumi veic pārvadājumus saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, ar ko piešķir piekļuvi Savienības tirgum.

- (33) ETMK (Eiropas Transporta ministru konferences) daudzpusējā kvotu sistēma ir viens no galvenajiem instrumentiem, ar ko regulē trešo valstu pārvadātāju piekļuvi ES tirgum un ES pārvadātāju piekļuvi trešo valstu tirgiem. Katrai ETMK dalībvalstij piešķirto atļauju skaitu nosaka katru gadu. Lai nodrošinātu, ka Savienības uzņēmumi netiek diskriminēti, dalībvalstu pienākums šajā sakarā ir jāievēro, arī ETMK vienojoties par nosacījumiem piekļuvei ES tirgum.
- (34) Turklāt pilnvaras vest sarunas par Eiropas Nolīgumu par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*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>16</sup> 2. panta 3. punktu Savienībai kontroles mehānismi, ko var izmantot, lai kontrolētu, kā trešo valstu pārvadātāji ievēro valstu un Savienības sociālos noteikumus, būtu jāsaskaņo ar tiem mehānismiem, ko piemēro Savienības pārvadātājiem.
- (35) Lai nodrošinātu nozarei specifisko noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā efektīvu un sekmīgu izpildi un novērstu nesamērīgu administratīvo slogu pārvadātājiem, kuri ir nerezidenti, autotransporta nozarē būtu jānosaka īpašas administratīvas 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 šā uzdevumu sarežģītību, dalībvalstīm būtu jāatļauj autopārvadātājiem piemērot tikai šajā direktīvā noteiktās administratīvās prasības, kas ir pielāgotas autotransporta nozarei.
- (36) Administratīvajam slogam un dokumentu pārvaldības pienākumiem, kas gulstas uz transportlīdzekļu vadītājiem, vajadzētu būt samērīgiem. Tādēļ, lai arī dažiem dokumentiem vajadzētu būt pieejamiem pārbaudēs uz ceļa, citi dokumenti būtu jādara pieejami *IMI* publiskajā saskarnē ar autopārvadātāju un attiecīgā gadījumā ar tās dalībvalsts kompetento iestāžu starpniecību, kurā autopārvadātājs veic uzņēmējdarbību. Kompetentajām iestādēm būt jāizmanto Direktīvā 2014/67/ES paredzētā dalībvalstu savstarpējās palīdzības sistēma.

---

<sup>16</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.).

- (37) Ņemot vērā to, ka dažās dalībvalstīs sociālajiem partneriem ir izšķiroša nozīme sociālo tiesību aktu īstenošanā autotransporta nozarē, būtu jāļauj dalībvalstīm sniegt valsts sociālajiem partneriem attiecīgo informāciju, ar kuru apmainās, izmantojot *IMI*, tikai vienam mērķim – pārbaudīt atbilstību norīkošanas noteikumiem –, vienlaikus ievērojot Regulu (ES) 2016/679. Attiecīgā informācija sociālajiem partneriem būtu jāsniedz ārpus *IMI*.
- (38) Lai pielāgotu šīs direktīvas pielikumus paraugprakses pilnveidojumiem, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz minēto pielikumu 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 Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>17</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.
- (39) Komisijai būtu jānovērtē noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērošanas un izpildes nodrošināšanas ietekme uz autotransporta nozari un jāziņo par to Parlamentam un Padomei, attiecīgā gadījumā iesniedzot tiesību akta priekšlikumu.
- (40) Šī direktīva būtu jāpieņem no ... [18 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas]. Minētais datums būs datums, no kura Direktīva 2018/957 ir jāpieņem autopārvadājumu nozarei saskaņā ar tās 3. panta 3. punktu.
- (41) Tādēļ Direktīva 2006/22/EK būtu attiecīgi jāgroza,

---

<sup>17</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

*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 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/67/ES aspektiem, kas saistīti ar administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem attiecībā uz šādu transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.
2. Minētos īpašos noteikumus piemēro transportlīdzekļu vadītājiem, kurus nodarbina uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura pieņem vienu no Direktīvas 96/71/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajiem starptautiskajiem pasākumiem.
3. Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1. a punkta nolūkā norīkošanu darbā uzskata par pabeigtu, kad transportlīdzekļa vadītājs atstāj uzņēmēju dalībvalsti, veicot starptautisku kravu vai pasažieru pārvadājumu, un minēto norīkošanas laikposmu nesummē ar iepriekšējiem norīkošanas laikposmiem šādu tā paša transportlīdzekļa vadītāja vai cita transportlīdzekļa vadītāja, kuru viņš aizstāj, starptautisku pārvadājumu kontekstā.
4. Transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu Direktīvas 96/71/EK nolūkā, kad viņš veic divpusējus pārvadājumus.

Šīs direktīvas nolūkā divpusējs pārvadājums attiecībā uz precēm ir preču pārvietošana 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.

5. No dienas, kad transportlīdzekļu vadītāji reģistrē datus par robežšķērsošanu manuāli, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014<sup>18</sup> 34. panta 7. punktā, dalībvalstīs 4. punktā noteikto atkāpi piemēro arī attiecībā uz kravu pārvadāšanu, ja transportlīdzekļa vadītājs līdztekus 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, atkāpi piemēro līdz divām papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām, ievērojot iepriekš izklāstītos nosacījumus.

Šo atbrīvojumu piemēro tikai līdz dienai, kurā viedos tahogrāfus, kas nodrošina robežšķērsošanas un citu Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkta 1. apakšpunktā minēto darbību reģistrēšanu, uzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstīs reģistrēti pirmo reizi, kā norādīts minētās regulas 8. panta 1. punkta 2. apakšpunktā. No minētās dienas šajā daļā minēto atbrīvojumu piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedo tahogrāfu, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

6. Šīs direktīvas nolūkā divpusējs pārvadājums starptautiskos neregulāros vai regulāros pasažieru pārvadājumos, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1073/2009, nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs:
- uzņem pasažierus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, un izlaiž viņus citā dalībvalstī vai trešā valstī; vai
  - uzņem pasažierus dalībvalstī vai trešā valstī un izlaiž viņus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību; vai

---

<sup>18</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.).

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

7. No dienas, kad transportlīdzekļu vadītāji reģistrē datus par robežšķērsošanu manuāli, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 7. punktā, dalībvalstis arī attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu piemēro 6. punktā izklāstīto atkāpi, 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 atceļu.

Šo atbrīvojumu piemēro tikai līdz dienai, kurā viedos tahogrāfus, kas nodrošina robežšķērsošanas un citu Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkta 1. apakšpunktā minēto darbību reģistrēšanu, uzstāda transportlīdzekļos, kuri dalībvalstīs reģistrēti pirmo reizi, kā norādīts minētās regulas 8. panta 1. punkta 2. apakšpunktā. No minētās dienas šajā daļā minēto atbrīvojumu piemēro tikai tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar viedo tahogrāfu, kā noteikts minētās regulas 8., 9. un 10. pantā.

8. Transportlīdzekļa vadītājs, kas veic kabotāžu, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1072/2009 un Regulā (EK) Nr. 1073/2009, tiek uzskatīts par darbā norīkotu saskaņā ar Direktīvu 96/71/EK.
9. Neskarot Direktīvas 96/71/EK 2. panta 1. punktu, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu darbā uz tās dalībvalsts teritoriju, kuru transportlīdzekļa vadītājs šķērso tranzītā, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu un neuzņemot vai neizsēdinot pasažierus.

10. Ja transportlīdzekļa vadītājs veic kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu, kā definēts Padomes Direktīvā 92/106/EEK <sup>19</sup>, transportlīdzekļa vadītāju neuzskata par norīkotu Direktīvas 96/71/EK nolūkā, ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst divpusēji pārvadājumi, kā definēts 4. punktā.
11. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/67/ES nodarbinātības noteikumi un nosacījumi, kas minēti Direktīvas 96/71/EK 3. pantā un kas ir noteikti valsts tiesību aktos, normatīvajos vai administratīvajos noteikumos vai tādos darba koplīgumos vai šķīrējtiesas nolēmumos, kuri attiecīgajā dalībvalstī ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem vai kurus citādi piemēro saskaņā ar 3. panta 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 par obligātiem ir noteikti ar šādiem instrumentiem, tostarp attiecīgos gadījumos ar koplīgumiem, kuri parasti ir piemērojami visiem līdzīgajiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā teritorijā.
12. 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.
13. 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:

---

<sup>19</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.).



- a) pienākumu autopārvadātājam, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, norīkojuma deklarāciju tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, uz kuru transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots, nosūtīt vēlākais līdz norīkojuma 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. Norīkojuma deklarācijā ir ietverta šāda informācija:
- i) autopārvadātāja identitāte, norādot vismaz Kopienas atļaujas numuru, ja tas ir pieejams;
  - ii) pārvadājumu vadītāja vai citas(-u) kontaktpersonas(-u) 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) šāda informācija par norīkoto transportlīdzekļa vadītāju: transportlīdzekļa vadītāja identitāte, transportlīdzekļa vadītāja 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) sniegto transporta pakalpojumu veidi, proti, kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi, kabotāžas pārvadājumi;
- b) pienākumu autopārvadātājam nodrošināt, ka transportlīdzekļa vadītājs pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa var uzrādīt papīra vai elektroniskā formātā:
- i) ar *IMI* starpniecību iesniegtās norīkojuma deklarācijas kopiju;

- ii) pierādījumu uzņēmējā dalībvalstī veiktajam(-iem) pārvadājumam(-iem), piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*) vai Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantā minēto pierādījumu;
  - iii) tahogrāfa datus un jo īpaši to dalībvalstu valsts kodus, kurās transportlīdzekļa vadītājs ir uzturējies, 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 autopārvadātājam pēc tieša tās dalībvalsts kompetento iestāžu pieprasījuma, kurā notiek norīkošana darbā, ar *IMI* publiskās saskarnes starpniecību pēc tam, kad ir beidzies norīkojuma laikposms, iesniegt b) apakšpunkta ii) un iii) punktā minēto dokumentu kopijas, kā arī darbā norīkotā transportlīdzekļa vadītāja atalgojuma dokumentāciju, kas attiecas uz norīkojuma laikposmu, darba līgumu vai līdzvērtīgu dokumentu Padomes Direktīvas 91/533/EEK <sup>20</sup> 3. panta nozīmē, darba laika uzskaites lapas saistībā ar transportlīdzekļa vadītāja darbu un maksājumu apliecinājumus.

Autopārvadātājs dokumentāciju sniedz ar *IMI* publiskās saskarnes starpniecību ne vēlāk kā astoņas nedēļas pēc pieprasījuma dienas. Ja autopārvadātājs noteiktajā termiņā 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 *IMI* publisko saskarni.

---

<sup>20</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.).

Tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, nodrošina, ka dokumenti, ko pieprasījušas tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā notiek norīkošana darbā, tiek iesniegti ar *IMI* starpniecību 25 darba dienu laikā no pieprasījuma dienas.

Lai pārliecinātos, ka transportlīdzekļu vadītājus saskaņā ar 4.–7. punktu neuzskata par norīkotiem, dalībvalstis kā kontroles pasākumu var tikai uzlikt pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļiem darīt pieejamus papīra vai elektroniskā formātā pierādījumus par attiecīgo(-ajiem) starptautisko(-ajiem) pārvadājumu(-iem), piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*), vai Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantā minēto pierādījumu, un b) apakšpunkta iii) punktā minētos tahogrāfa datus.

14. Kontroles nolūkos autopārvadātājs *IMI* publiskajā saskarnē pastāvīgi atjaunina norīkojuma deklarācijas, kas minētas 13. punkta a) apakšpunktā.
15. Informāciju no deklarācijām 24 mēnešus glabā *IMI* repozitorijā pārbaūžu nolūkā.

Dalībvalsts var atļaut kompetentajai iestādei ārpus *IMI* sniegt valsts sociālajiem partneriem attiecīgo informāciju, kas pieejama *IMI*, ciktāl tas nepieciešams, lai pārbaudītu atbilstību norīkošanas noteikumiem, un saskaņā ar valsts tiesību aktiem un praksi, ar noteikumu, ka šī informācija:

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

16. Līdz [OV: 6 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā] Komisija ar īstenošanas aktu nosaka *IMI* publiskās saskarnes funkcionalitāti. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 4. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

17. Dalībvalstis kontroles pasākumu īstenošanā izvairās no liekiem kavējumiem, kas var ietekmēt norīkojuma ilgumu un datumus.
18. 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 Eiropas Parlamenta un Padomes 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";

2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"1. pants

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 (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 Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu aptver tikai tos noteikumus, kurus var efektīvi kontrolēt, izmantojot tahogrāfu un saistītās reģistrācijas kontrolierīces. Visaptverošu Direktīvas 2002/15/EK īstenošanas pārbaudi var veikt tikai uzņēmumu telpās.";

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

"Katra dalībvalsts pārbaudes organizē tā, lai tiktu aptverti vismaz 3 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006 un Regula (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 uz pārbaudes laikā uz ceļiem iesniegtu jebkādu pierādījumu, par kuriem ir konstatēts, ka to nav transportlīdzeklī; tas neskar transportlīdzekļa vadītāja pienākumu nodrošināt tahogrāfa iekārtu pareizu izmantošanu.";

c) pantā iekļauj šādu punktu:

"3.a Katra dalībvalsts pārbaudes par Direktīvas 2002/15/EK noteikumu ievērošanu rīko, 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 Regulas (EK) Nr. 561/2006 vai Regulas (ES) Nr. 165/2014 noteikumus.";

d) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Informāciju, ko Komisijai iesniedz saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantu un Direktīvas 2002/15/EK 13. pantu, veido šādas ziņas: uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits, uzņēmumu telpās veikto pārbauzu skaits, pārbaudīto darba dienu skaits un konstatēto pārkāpumu skaits un veids, un papildus norāda, vai tika pārvadāti pasažieri vai kravas.";

- 4) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

*"5. pants*

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 uzņēmuma telpās.

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

- 5) 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.";

- 6) direktīvas 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

- 7) direktīvas 7. panta 1. punktam 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.";

8) direktīvas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

b) atsevišķos gadījumos pēc kādas dalībvalsts motivēta pieprasījuma.";

b) pantā iekļauj šādu punktu:

"1.a Dalībvalsts sniedz informāciju citām dalībvalstīm, ko tās pieprasījušas, ievērojot šā panta 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 ziņas no reģistriem, piemēram, riska novērtējuma sistēmas, prasīto informāciju sniedz trīs darba dienu laikā.

Ja pieprasījuma saņēmējadalībvalsts uzskata, ka pieprasījums nav pietiekami motivēts, tā par to 10 darba dienu laikā informē pieprasījuma iesniedzējadalībvalsti. Pieprasījuma iesniedzējadalībvalsts sniedz pieprasījuma papildu pamatojumu. Ja tas nav iespējams, dalībvalsts var noraidīt pieprasījumu.

Ja ir sarežģīti izpildīt informācijas pieprasījumu vai veikt pārbaudes, inspekcijas vai izmeklēšanu, pieprasījuma saņēmējadalībvalsts par to attiecīgi desmit darba dienu laikā informē pieprasījuma iesniedzējadalībvalsti, pienācīgi pamatojot to, kādēļ ir sarežģīti vai neiespējami sniegt attiecīgo informāciju. Iesaistītās dalībvalstis apspriežas, lai rastu risinājumu jebkurām grūtībām, kas radušās.

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.";



c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Šajā pantā paredzēto informācijas apmaiņu īsteno, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (*IMI*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 \*, izslēdzot informāciju, ar ko dalībvalstis apmainās, tieši meklējot 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 ... [OV: ievietot datumu – 10 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā] Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka vienotu formulu uzņēmumu riska novērtējuma aprēķināšanai, kurā ņem vērā pārkāpumu skaitu, smaguma pakāpi un biežumu, kā arī to kontroles pasākumu rezultātus, kuros pārkāpumi nav konstatēti, un 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 izvērtēšanu, Komisija tiek 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, kad Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Regulas (ES) Nr. 165/2014 attiecīgo noteikumu neievērošana 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. Valsts riska novērtējuma sistēmā esošo informāciju dalībvalstis, izmantojot sadarbspējīgus valstu elektroniskos reģistrus, kā minēts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. pantā, tiešā veidā dara pieejamu visām citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm saskaņā ar minētās regulas 16. panta 2. punktu.";

10) direktīvas 11. 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, kas 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 ilgie laikposmi, kad transportlīdzekļa vadītājs neatrodas pie transportlīdzekļa un nevar ar šo transportlīdzekli veikt nekādas darbības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

11) direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu:

*"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.

---

\* 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) direktīvas 13. panta b) punktu aizstāj ar šādu:

"b) veicināt to, ka kontroles iestādes īsteno konsekventu pieeju un saskaņoti interpretē Regulu (EK) Nr. 561/2006;"

- 13) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu:

*"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.";

14) direktīvas 15. pantu aizstāj ar šādu:

*"15. pants  
Pielikumu atjaunināšana*

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15.a pantu, ar kuriem groza I un II pielikumu nolūkā ieviest vajadzīgos pielāgojumus saistībā ar paraugprakses pilnveidojumiem.";

15) 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 [šīs direktīvas spēkā stāšanās diena]. 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.";

16) direktīvas I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma A daļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1) transportlīdzekļa vadīšanas ikdienas un iknedēļas laikus, pārtraukumus, kā arī ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmus; 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 vadītāja kartes, un/vai reģistrācijas kontrolierīces atmiņā par to pašu laikposmu saskaņā ar šīs direktīvas II pielikumu, un/vai uz izdrukas;"

b) pielikuma A daļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

---

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

c) pielikuma A daļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4) pārbauda, vai pareizi darbojas reģistrācijas kontrolierīces (konstatē kontrolierīču un/vai 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;"

d) pielikuma A daļā pievieno šādu 6. 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.";

e) pielikuma B daļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2) 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 Regulai (EK) Nr. 561/2006 un Regulai (ES) Nr. 165/2014.";

f) pielikuma B daļā pievieno šādus punktus:

"4) maksimālos vidējos iknedēļas darba laikus, pārtraukumus un prasības attiecībā uz darbu naktī, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 4., 5. un 7. pantā;

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



### *3. pants*

#### *Grozījumi Regulā (EK) 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 Eiropas Parlamenta un Padomes 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) ... /..., 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 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("*IMI regula*"):  
[1.] panta [14.] punkts."

### *"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*

#### *Noteikumi un sankcijas*

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām nosūtītājiem, ekspeditoriem, līgumslēdzējiem un apakšuzņēmējiem par neatbilstību šīs direktīvas 1. pantam, ja tie zināja vai, ņemot vērā visus attiecīgos apstākļus, tiem vajadzēja zināt, ka to uzdotie transporta pakalpojumi ietver minētā panta pārkāpumus.

2. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs direktīvas 1. panta noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētie sodi ir iedarbīgi, samērīgi, atturoši un nediskriminējoši.

#### *6. pants*

##### *Pārdomāta izpilde*

Neskarot Direktīvu 2014/67/ES un lai panāktu vēl labāku šīs direktīvas 1. pantā paredzēto pienākumu izpildi, dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā piemēro saskaņotu valsts izpildes stratēģiju. Minētā stratēģija ir vērsta uz uzņēmumiem ar augstu riska novērtējumu, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes 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 publisko.
2. Pēc 1. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri izvērtē šo direktīvu un iesniedz izvērtējuma rezultātus Eiropas Parlamentam un Padomei.
3. Vajadzības gadījumā 1. un 2. punktā minētajiem ziņojumiem pievieno attiecīgus priekšlikumus.

*8. pants*  
*Apmācība*

Dalībvalstis sadarbojas nolūkā izpildes 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 saistīti ar šo direktīvu.

*9. pants*

1. Dalībvalstis līdz ... [OV: ievietot datumu – 18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Tās piemēro minētos noteikumus no [OV: ievietot to pašu datumu, kas minēts iepriekšējā punktā].

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*

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

*11. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

[...],

Eiropas Parlamenta vārdā –  
*priekšsēdētājs*

Padomes vārdā –  
*priekšsēdētājs*

---