



Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

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**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Regula (EK) Nr. 1071/2009 par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai¹ un Regula (EK) Nr. 1072/2009 par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum² ("Regula (EK) Nr. 1071/2009", "Regula (EK) Nr. 1072/2009" vai "regulas") tika pieņemtas kā daļa no pasākumu kopuma, kura mērķis ir aktualizēt noteikumus, kas reglamentē autopārvadātāja profesionālās darbības uzsākšanu un piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum.

Regulu vispārējais mērķis ir atbalstīt vienotā autopārvadājumu tirgus labu darbību, efektivitāti un konkurētspēju.

Regula (EK) Nr. 1071/2009 paredz noteikumus, kas uzņēmumiem jāievēro, lai piekļūtu autopārvadātāja profesionālajai darbībai (pasažieru un kravas pārvadājumi). Tā arī paredz konkrētus noteikumus, lai reglamentētu un nodrošinātu izpildi dalībvalstīs.

Regula (EK) Nr. 1072/2009 paredz noteikumus, kas jāievēro uzņēmumiem, kuri plāno sākt darbību starptautiskajā kravas autopārvadājumu tirgū un citu valstu tirgos (kabotāža). Tajā ir ietverti noteikumi par dokumentiem, kas reģistrācijas dalībvalstij jāizsniedz šādiem uzņēmumiem (Kopienas atļauja), kā arī transportlīdzekļu vadītājiem no trešām valstīm (transportlīdzekļa vadītāja atestāts).

Regulu *ex-post* novērtējums tika veikts 2014.–2015. gadā³, un tajā tika secināts, ka regulas tikai daļēji efektīvi sasniedz to sākotnējo mērķi radīt piemērotus konkurences apstākļus tirgū. Galvenās grūtības bija saistītas ar noteikumu un to izpildes trūkumiem. Šis priekšlikums, kas ir *REFIT* iniciatīva,⁴ ir paredzēts arī, lai novērstu minētos trūkumus.

• Saskaņība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

Šis priekšlikums ir daļa no plašāka autopārvadājumu tiesību aktu pārskatīšanas procesa, kas pašlaik notiek. Tas ir cieši saistīts ar citiem spēkā esošiem tiesību aktiem attiecībā uz autotransportu, jo īpaši sociālās jomas tiesību aktiem par autotransportu (Regulu (EK) Nr. 561/2006,⁵ Direktīvu 2002/15/EK,⁶ Direktīvu 2006/22/EK⁷ un Regulu (ES) Nr. 165/2014⁸). Tāpēc šajā priekšlikumā ierosināto "tirgus noteikumu" labāka izpilde tiks atvieglota, izmantojot esošās sinerģijas, kas tajā pašā laikā netieši veicinās sociālās jomas tiesību aktu izpildi.

• Saskaņība ar citām Savienības politikas jomām

Priekšlikums tieši palīdz īstenot vienu no pašreizējās Komisijas prioritātēm, proti, veicināt padziļinātu un taisnīgāku vienoto tirgu. Tā pamatmērķis ir vēl vairāk uzlabot vienoto autopārvadājumu tirgu, ieviešot grozījumus, lai izskaustu atšķirību cēloņus un nodrošinātu noteikumu labāku izpildi.

¹ OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

² OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.

³ Komisija publicēja dienestu darba dokumentu ar šā novērtējuma rezultātiem vietnē <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>.

⁴ Iniciatīva Nr. 10 Komisijas 2017. gada darba programmas 2. pielikumā.

⁵ OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

⁶ OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

⁷ OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

⁸ OV L 60, 28.2.2014, 1. lpp.

Šis priekšlikums atbilst *REFIT* mērķim, palielinot efektivitāti un mazinot administratīvo un regulējuma slogu uzņēmumiem. Tas arī sniedz dalībvalstīm iespēju samazināt konkrētas nevajadzīgas īstenošanas izmaksas, kas saistītas ar noteikumu izpildi.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN SAMĒRĪGUMS

• Juridiskais pamats

Regulu un ierosinātā grozījuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 91. panta 1. punkts (iepriekš EKL 71. pants). Minētais pants ir pamats ES tiesību aktu pieņemšanai, kas īpaši paredz: i) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm (LESD 91. panta 1. punkta a) apakšpunkts), un ii) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus (LESD 91. panta 1. punkta b) apakšpunkts).

• Subsidiaritāte

ES un tās dalībvalstu kompetencē ir reglamentēt autopārvadājumu jomu atbilstoši LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktam. Tomēr grozījumus spēkā esošajos aktos var veikt tikai ES likumdevējs.

Turklāt dalībvalstu prakses atšķirības un trūkumi attiecībā uz izpildi kaitē vienotā tirgus darbībai un ir cieši saistīti ar saskaņošanas nepilnībām, tāpēc tos var efektīvi novērst tikai Savienība.

• Samērīgums

Kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma 6.3. punktā, šis politikas priekšlikums ir samērīgs ar apzinātajām problēmām un paredz tikai tos pasākumus, kas vajadzīgi problēmu atrisināšanai. Paredzētajiem politikas pasākumiem kopumā nebūs nesamērīgas ietekmes jo īpaši uz MVU. Priekšlikums ir vērsts galvenokārt uz esošā tiesiskā regulējuma vienkāršošanu un precizēšanu, vienlaikus nosakot stingrākas izpildes prasības, un tas neparedz ieinteresētajām personām papildu regulējuma prasības, kas būtu nesamērīgas ar apzinātajām problēmām.

• Instrumenta izvēle

Tā kā grozāmie tiesību akti ir regulas, tiesību aktam, ar kuru tās tiek grozītas, principā jābūt tāda paša veida dokumentam.

3. EX-POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŽU AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• Ex-post novērtējums/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude

Regulām tika veikts *ex-post* novērtējums⁹, ko papildināja ārējs pētījums¹⁰.

Attiecībā uz izpildi galvenās apzinātās problēmas ir šādas:

⁹ Sk. 3. zemsvītras piezīmi.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

- atšķirīgs kontroles līmenis dalībvalstīs, jo īpaši attiecībā uz stabilas uzņēmējdarbības un labas reputācijas kritērijiem, lai piekļūtu profesijai, un nelikumīgiem kabotāžas pārvadājumiem;
- sadarbības trūkums starp (vismaz dažām) dalībvalstīm, jo īpaši attiecībā uz stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības kritērija izpildi, lai piekļūtu profesijai.

Citas noteikumu nepilnības ir saistītas ar to, ka daži noteikumi nav pietiekami konkrēti attiecībā uz noteiktiem jautājumiem vai nepārprotami pieļauj vienpusējus dalībvalstu pasākumus — tas ir izraisījis prakses atšķirības, kas kaitē vienotā tirgus darbībai:

- stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības definīcija, ieskaitot jēdzienu “darbības centrs”, nesniedz atbildes uz daudziem jautājumiem, kā rezultātā radušās prakses atšķirības;
- Regulā (EK) Nr. 1071/2009 nav ne definēts, ne citādi reglamentēts laikposms pirms labas reputācijas atjaunošanas, un tas ievērojami atšķiras starp dalībvalstīm;
- atsaucoties uz Regulas (EK) Nr. 1071/2009 3. panta 2. punktu, dažas dalībvalstis piemēro papildu nosacījumus attiecībā uz piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai;
- kabotāžas noteikumi nav pietiekami konkrēti dažos punktos, tādējādi izraisot prakses atšķirības dalībvalstīs. Dažas dalībvalstis atzīst vairākas iekraušanas un/vai izkraušanas darbības vienā kabotāžas pārvadājumā, savukārt citas ne.

Regula (EK) Nr. 1071/2009 ļauj dalībvalstīm piemērot tās noteikumus transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas (vieglie kravas automobiļi jeb “VKA”), kā rezultātā dažādās dalībvalstīs vieniem un tiem pašiem transportlīdzekļiem piemēro atšķirīgas prasības.

• **Apspriedes ar ieinteresētajām personām**

Apspriedes ar ieinteresētajām personām šā priekšlikuma sagatavošanā notika, ievērojot minimālos standartus attiecībā uz apspriedēm ar ieinteresētajām personām, kas noteikti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002) 704 *final*).

Apspriežu procesā tika izmantotas divu veidu darbības — viedokļu apkopošana un datu vākšana. Tika izmantotas atklātās un mērķorientētās apspriežu metodes un dažādi apspriežu rīki.

Atklātajās apspriedēs sabiedriskā apspriešana tiešsaistē notika no 2016. gada 15. jūnija līdz 15. septembrim. Galvenie mērķi bija i) apkopot papildu informāciju par *ex-post* novērtējumā apzināto problēmu esību, kā arī informāciju, kas ļauj skaitliski novērtēt konstatētās problēmas, ii) noskaidrot ieinteresēto personu viedokļus par iespējamiem politikas pasākumiem un iii) novērtēt, kāda ir paredzamā iespējamo politikas pasākumu ietekme. Komisija saņēma 175 atbildes — 23 no vidējiem un lieliem uzņēmumiem (kravas pārvadātājiem un nosūtītājiem, kas nodarbina 50 vai vairāk darbinieku); 18 no maziem uzņēmumiem (kravas pārvadātājiem un nosūtītājiem, kas nodarbina 49 un mazāk darbinieku); 17 no loģistikas nozares pārstāvjiem; 33 no apvienībām, kas pārstāv autopārvadājumu nozares darbiniekus; 48 no apvienībām, kas pārstāv autopārvadātājus; 18 no valsts iestādēm un attiecīgām organizācijām, un 18 no citiem respondentiem.

Turklāt sabiedriskajā apspriešanā tika saņemti 22 nostājas dokumenti no dažādām ieinteresētajām personām, tostarp nozares apvienībām, darbinieku organizācijām, valsts iestādēm, izpildorganizācijām, NVO un ekspertiem.

Apspriešanas dokuments, saņemtās atbildes un to kopsavilkums ir pieejami Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē “Eiropas autopārvadājumu stratēģija” un Komisijas tīmekļa vietnē “Tava balss Eiropā”¹¹.

Mērķorientēto apspriežu process ietvēra šādus pasākumus:

- MVU paneļa aptauja par jautājumiem, kas saistīti ar VKA izmantošanu autopārvadājumos, un par to politikas pasākumu iespējamo ietekmi, kuri saistīti ar tiesiskā regulējuma darbības jomas paplašināšanu, lai ietvertu VKA. Tika saņemtas kopumā 17 atbildes, tostarp no septiņiem kravas autopārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto īpašumā esošus vai nomātus transportlīdzekļus komercpārvadājumiem, no septiņiem uzņēmumiem, kas izmanto īpašumā esošus vai nomātus transportlīdzekļus savu kravu pārvadājumiem (“pašpārvadājumu uzņēmumi”), un no astoņiem kravas autopārvadājumu pakalpojumu saņēmējiem;
- iestāžu aptauja, lai noskaidrotu valsts iestāžu viedokļus par šajā priekšlikumā ierosinātajiem politikas pasākumiem, proti, to paredzamo ietekmi uz tiesiskā regulējuma īstenošanu un izpildi, un iegūtu datus vai aplēses par iespējamām izmaksām, ko minētie pasākumi varētu radīt iestādēm. Tika saņemtas kopumā 18 atbildes no respondentiem 16 dalībvalstīs¹² un viena atbilde no *Euro-Contrôle-Route*;
- pārvadātāju aptauja, lai no pārvadātājiem iegūtu attiecīgos datus par pārvadājumu izmaksām un specifiku, kurus varētu izmantot ietekmes novērtējumā (kā daļu no pamatscenārija), un noskaidrotu to viedokļus un uzzinātu aplēses par izmaksām vai ietaupījumiem, ko varētu radīt attiecīgie politikas pasākumi. Uz pārvadātāju aptaujas jautājumiem atbildēja kopumā 80 uzņēmumi;
- ieinteresēto personu telefonintervijas (31 iekšzemes un starptautisko pārvadājumu uzņēmumu un attiecīgo apvienību un valsts iestāžu intervija), lai gūtu precīzāku priekšstatu par ieinteresēto personu viedokļiem attiecībā uz dažādajiem konkrētajiem pasākumiem, iegūtu datus vai aplēses par izmaksām un uzzinātu viedokļus par iespējamām grūtībām, kas varētu rasties saistībā ar katru pasākumu;
- šīs iniciatīvas *ex-post* novērtējuma un ietekmes novērtējuma gaitā tika organizēti vairāki ieinteresēto personu semināri, sanāksmes un citi pasākumi, iesaistot sociālos partnerus, un Komisija arī piedalījās vairākās sociālo partneru organizētās iniciatīvās.

Apspriežu laikā apkopotā informācija apstiprināja novērtēšanas posmā konstatēto galveno problēmu esību, kā arī iejaukšanās pasākuma galveno mērķu piemērotību.

Attiecībā uz apspriežu laikā identificētajiem iespējamiem politikas pasākumiem tika pausts stingrs atbalsts izpildes nostiprināšanai.

Par kabotāžas ierobežojumu izmaiņām viedokļi atšķīrās — dažas ieinteresēto personu grupas atbalstīja izmaiņas, bet citu attieksme bija noraidoša. Dalībvalstis, kurās ir lielas algas un kurām ir arodbiedrību atbalsts, tiecas atbalstīt stingrākus kabotāžas noteikumus, savukārt

¹¹ Lūdzu sk. <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

dalībvalstīs, kurās algas ir mazākas un kuras atbalsta lielākā daļa pārvaldātāju apvienību, dod priekšroku turpmākai kabotāžas noteikumu liberalizācijai.

Atzinīgi tika novērtēta ideja pieņemt pasākumus, lai nostiprinātu kritērijus, kas ir pamatā prasībai par stabilu uzņēmējdarbību. Daudzas ieinteresētās personas pauda viedokli, ka ir nepieciešams nodrošināt, ka attiecīgajiem noteikumiem atbilst tikai reālas darbības gadījumi dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību.

Arī VKA iekļaušanu regulu darbības jomā lielākā daļa ieinteresēto personu, ar kurām apspriedās, atzina par atbalstāmu pasākumu.

- **Ekspertu atzinumu iegūšana un izmantošana**

Ārējs līgumslēdzējs palīdzēja sagatavot *ex-post* novērtējuma ziņojumu un pievienoto pētījumu ietekmes novērtējumam, kas pabeigts 2017. gada aprīlī.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikumam ir pievienots ietekmes novērtējums, kas tika novērtēts pozitīvi, ar atrunām no Regulējuma kontroles padomes. Kā sīkāk izklāstīts ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā, atrunas tika ņemtas vērā, sīkāk izskaidrojot apzināto problēmu apjomu un iniciatīvas saistību ar *REFIT*, uzlabojot risinājumu struktūras loģisko pamatu un saprotamāk izskaidrojot mijiedarbību starp šo priekšlikumu un iniciatīvu attiecībā uz sociālās jomas tiesību aktiem par autopārvaldājumiem.

Tika izvērtēti četri politikas pasākumu kopumi, kuros aplūkots augstāks regulatīvās ieviešanas līmenis un paredzēts augstāks paredzamās ietekmes līmenis. Pirmais politikas pasākumu kopums bija vērsts uz tiesiskā regulējuma precizēšanu. Otrais politikas pasākumu kopums bija vērsts uz izpildes nostiprināšanu. Trešais politikas pasākumu kopums bija vērsts uz būtiskiem grozījumiem noteikumos, jo īpaši noteikumos par kabotāžu un uzņēmējdarbību, papildus pirmajos divos politikas pasākumu kopumos ietvertajiem pasākumiem. Ceturtais politikas pasākumu kopums bija saistīts ar regulu darbības jomas paplašināšanu, tajā iekļaujot VKA.

Vēlamā iespēja ir trešais politikas pasākumu kopums, paredzot grozījumus kabotāžas noteikumos un noteikumos par uzņēmējdarbību, apvienojumā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 darbības jomas daļēju paplašināšanu, iekļaujot VKA.

Kopumā šī ir visefektīvākā iespēja, un tiek lēsts, ka tā ļaus uzņēmumiem ietaupīt no EUR 2,7 līdz 5,2 miljardiem ES–28 dalībvalstīs 2020.–2035. gadā. Paredzams, ka tā samazinās kabotāžas noteikumu pārkāpumus par līdz pat 62 % un “pastkastītes” uzņēmumu izveides risku par aptuveni 10 %, turklāt tam vajadzētu labvēlīgi ietekmēt darba apstākļus. Šai iespējai vajadzētu arī uzlabot VKA izmantojošo pārvaldātāju profesionalizāciju. Tomēr vēlamā iespēja arī palielinās ar īstenošanu un izpildi saistītās valsts iestāžu izmaksas par EUR 65–166 miljoniem ES–28 dalībvalstīs 2020.–2035. gadā. Regulas (EK) Nr. 1071/2009 daļēja piemērošana VKA arī radīs papildu atbilstības izmaksas uzņēmumiem, par 4–10 % palielinot to pamatdarbības izmaksas.

Priekšlikums atbilst vēlamajai iespējai ietekmes novērtējumā.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Priekšlikumam ir tāds pats mērķis kā *REFIT*, proti, palielināt efektivitāti un mazināt regulējuma slogu uzņēmumiem. Tas tiks nodrošināts, galvenokārt nosakot obligātu pienākumu valsts izpildiestādēm atzīt elektroniskus pārvaldājuma dokumentus starptautiskajos

pārvaldījumos un ieviešot skaidrākus un labāk saskaņotus noteikumus par piekļuvi profesijai. Lai gan ir paredzams, ka valsts iestādēm palielināsies izpildes izmaksas, šāds palielinājums ir ievērojami mazāks nekā ietaupījumi uzņēmumiem, un to jebkurā gadījumā pamato konkurences apstākļu uzlabošanās, samazinoties kabotāžas noteikumu pārkāpumu skaitam, izveidoto “pastkastītes” uzņēmumu skaitam un uzlabojoties pārvaldājumu jomā strādājošo darba apstākļiem.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Jo īpaši ciktāl tas paredz valsts iestādēm pienākumu iekļaut papildu datus valsts autopārvaldājumu uzņēmumu elektroniskajos reģistros un apstrādāt šādus datus, tas atbilst Hartas 8. pantam, jo šādi dati ir vajadzīgi, lai uzlabotu regulu noteikumu izpildi valstu un pārrobežu mērogā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmēs Savienības budžetu.

5. CITI FAKTORI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Jāturpina pilnveidot informāciju par VKA izmantošanas biežumu iekšzemes un starptautiskajos komercpārvaldījumos. Tāpēc ir vajadzīga stingra uzraudzība un datu vākšana, lai sekotu līdzi tirgus norisēm šajā saistībā. Tas tiks panākts, apvienojot valsts mēroga datu vākšanu ar dalībvalstu ziņojumu sagatavošanu. Šādai uzraudzībai jāsākas tūlīt pēc regulu stāšanās spēkā.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīkāks skaidrojums**

Priekšlikuma galvenie elementi ir šādi.

Regula (EK) Nr. 1071/2009

1. pants. Priekšmets un darbības joma

Saskaņā ar 1. panta 4. punkta a) apakšpunkta pašreizējo redakciju regulas darbības jomā nav iekļauti pārvaldātāji, kas izmanto tikai VKA, ja vien dalībvalstis nav noteikušas citādi (sal. ar ievada teikumu). Lai nodrošinātu minimālu VKA nozares profesionalizācijas līmeni, pieņemot kopīgus noteikumus, un tādējādi tuvinātu konkurences apstākļus starp pārvaldātājiem, tiek ierosināts svītrot šo noteikumu un noteikt par obligātiem konkrētus noteikumus arī attiecībā uz šo pārvaldātāju kategoriju.

Šajā nolūkā tiek ierosināts pievienot jaunu 6. punktu, ar ko pārvaldātājus, kuri izmanto tikai VKA, atbrīvo no dažām, bet ne visām regulas prasībām. Prasības par pārvaldājumu vadītājiem, labu reputāciju, profesionālo kompetenci, un pienākumus, kas saistīti ar šīm prasībām, netiek ierosināts noteikt par obligātiem, bet dalībvalstis saglabās iespēju tos piemērot tāpat kā līdz šim. Turpretī prasības par faktisku un stabilu uzņēmējdarbību un atbilstīgu finansiālo stāvokli tiek ierosināts piemērot šādiem pārvaldātājiem visās dalībvalstīs. Attiecīgi tiks samazināts atšķirību apjoms starp dalībvalstīm.

3. pants. Autopārvaldātāja profesionālās darbības veikšanas prasības

Tiek ierosināts svītrot 2. punktu, kas pagaidām pieļauj iespēju piemērot vēl citus nosacījumus attiecīgās profesionālās darbības veikšanai papildus 3. panta 1. punktā noteiktajiem četriem kritērijiem. Šī iespēja ir izraisījusi atšķirīgu nosacījumu piemērošanu attiecībā uz piekļuvi

profesijai. Šā iemesla dēļ un tā kā nav pierādīts, ka šāda iespēja ir nepieciešama, ņemot vērā būtiskās vajadzības, tā ir jāatceļ.

5. pants. Uzņēmējdarbības veikšanas vietas nosacījumi

Tiek ierosināts precizēt 5. pantā lietotos jēdzienus, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, tajā īsteno reālu un pastāvīgu darbību. Ierosinājumu sīkāks izklāsts sniegts turpmāk. Panta a) punktā pievieno atsauci uz komerclīgumiem un darba līgumiem, kuri arī jāglabā telpās, kas atrodas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību. Panta c) punktu iedala c) un d) punktā, lai uzskatāmāk nošķirtu administratīvu un komerciālu darbību veikšanu un darbības, kurās iesaistīti transportlīdzekļi. Pievieno e) punktu, nosakot uzņēmumiem pienākumu turēt aktīvus un nodarbināt darbiniekus dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, proporcionāli uzņēmuma darbībai.

6. pants. Labas reputācijas prasības nosacījumi

Tiek ierosināts 6. pantā ieviest vairākus grozījumus, lai precizētu un vairāk saskaņotu labas reputācijas novērtējumu un paplašināto to pārkāpumu sarakstu, kuru dēļ var zaudēt labu reputāciju. Ierosinājumu sīkāks izklāsts sniegts turpmāk.

Groza 1. punktu, lai konkretizētu to personu kategorijas, kuru rīcība jāņem vērā uzņēmuma labas reputācijas novērtējumā. Punkta trešās daļas a) apakšpunktā pievieno papildu vii) punktu, lai pārvaldījumu vadītāja vai pārvaldījumu uzņēmuma labas reputācijas novērtējumā ņemtu vērā smagus valsts nodokļu noteikumu pārkāpumus. Punkta trešās daļas b) apakšpunktā pievieno papildu xi) un xii) punktu, lai pārvaldījumu vadītāja vai pārvaldījumu uzņēmuma labas reputācijas novērtējumā ņemtu vērā to ES noteikumu smagus pārkāpumus, kuri attiecas uz darbinieku nosūtīšanu, un līgumsaistībām piemērojamo tiesību aktu būtiskus pārkāpumus. Regulas 6. panta 2. punktu groza, lai konkrētāk precizētu administratīvo procedūru, kas jāievēro kompetentajai iestādei dalībvalstī, kurā uzņēmējdarbību veic pārvaldījumu uzņēmums vai pārvaldījumu vadītājs, kas smagi pārkāpis valsts vai ES noteikumus, lai noteiktu, vai attiecīgais pārvaldījumu uzņēmums vai pārvaldījumu vadītājs ir zaudējis labu reputāciju. Jauns 2.a punkts aizstāj līdzšinējo 6. panta 2. punkta b) apakšpunktu, un tajā precizē, ka Komisija ir pilnvarota papildus IV pielikumā noteiktajiem aktiem pieņemt deleģētus aktus, kuros nosaka Savienības noteikumu pārkāpumus, kas var būt iemesls labas reputācijas zaudēšanai. Šajā saistībā tiek ierosināts pilnvarot Komisiju noteikt pārkāpumu smaguma pakāpi, ņemot vērā arī to potenciālu kropļot konkurenci (tas attiecas jo īpaši uz kabetāžas noteikumiem). Tas pats jāattiecinā uz pārkāpumiem, kas, ņemot vērā to ietekmi uz konkurenci, varētu pasliktināt darba apstākļus¹³.

7. pants. Finansiālā stāvokļa prasības nosacījumi

Tiek ierosināts grozīt 1. punktu, paredzot konkrētus, mazāk stingrus nosacījumus, kas jāizpilda pārvaldītājiem, kuri izmanto tikai VKA. Tiek ierosināts 2. punktā precizēt, kādiem līdzekļiem uzņēmumi var pierādīt savu finansiālo stāvokli, ja nav apstiprinātu gada pārskatu, lai izpildes nodrošinātāji varētu novērtēt šā kritērija izpildi, jo īpaši attiecībā uz jaunizveidotiem uzņēmumiem, kam vēl nav apstiprinātu pārskatu.

13. pants. Atļauju apturēšana un anulēšana

Ar ierosināto grozījumu 13. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēts precizēt kompetento iestāžu nostāju gadījumā, ja uzņēmumi vairs neatbilst finansiālā stāvokļa prasībai. No

¹³ Komisijas iespēja definēt pārkāpumu smaguma pakāpi, ņemot vērā arī to potenciālu radīt risku, kura rezultātā var tikt nopietni apdraudēta dzīvība vai nodarīti smagi miesas bojājumi, joprojām tiks saglabāta.

uzņēmuma tiek gaidīts, ka tas noteiktajā termiņā pierādīs, ka attiecīgā prasība atkal tiek izpildīta (ne tikai tas, ka prasība tiks izpildīta nākotnē).

14. pants. Atzinums par pārvadājumu vadītāja nepiemērotību

Tiek ierosināts precizēt, ka pēc pārvadājumu vadītāja labas reputācijas zaudēšanas kompetentā iestāde nevar vadītāju rehabilitēt agrāk kā vienu gadu pēc tās zaudēšanas dienas (sal. ar 1. punktā pievienoto jauno daļu). Mērķis ir novērst būtiskas atšķirības šajā punktā starp dalībvalstīm.

16. pants. Valstu elektroniskie reģistri

Tiek ierosināts 2. punktā papildus norādīt informācijas elementus, kas jāiekļauj valstu elektroniskajos reģistros. Tas ļautu labāk izpildīt noteikumus par piekļuvi profesijai.

18. pants Dalībvalstu administratīvā sadarbība

Tiek ierosināts konkrētāk precizēt dalībvalstu sadarbības nosacījumus. Jo īpaši tiek ierosināts noteikt maksimālo laikposmu, kurā dalībvalstīm jāatbild uz pamatotiem citu dalībvalstu pieprasījumiem, un pienākumu dalībvalstīm veikt pārbaudes par to teritorijā darbojošos uzņēmumu neatbilstību uzņēmējdarbības veikšanas kritērijiem, pamatojoties uz citu dalībvalstu iesniegtiem pierādījumiem.

26. pants. Ziņojumi

Tiek ierosināts pieprasīt, lai dalībvalstis paziņo Komisijai informāciju par to pārvadātāju darbību, kas izmanto VKA to teritorijā (jauns 3. punkts). Jauna 4. punkta projekts paredz, ka līdz 2024. gada beigām Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par VKA izmantojošajiem pārvadātājiem, kas veic iekšzemes un starptautiskus autopārvadājumus, un ka tā, pamatojoties uz minēto, atkārtoti izvērtē, vai ir jāierosina papildu pasākumi.

IV pielikums. Regulas 6. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto nosacījumu vissmagākie pārkāpumi

Pielikuma 1. punkta b) apakšpunkts tiek grozīts, lai tas atbilstu Regulai (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu¹⁴, un lai kļiedētu juridisko nenoteiktību tā īstenošanā.

Regula (EK) Nr. 1072/2009

1. pants. Darbības joma

Panta 1. punktā pievieno jaunu daļu, lai precizētu, ka tukšu konteineru vai paliktņu pārvadājumi uzskatāmi par komercpārvadājumiem tikai tad, ja par tiem ir noslēgts pārvadājumu līgums starp saņēmēju un nosūtītāju.

2. pants. Definīcijas

Panta 6. punktu groza, lai precizētu, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert vairākus iekraušanas punktus, vairākus piegādes punktus vai vairākus iekraušanas un piegādes punktus.

8. pants. Kabotāža. Vispārējais princips

Tiek ierosināti turpmāk izklāstītie grozījumi.

Panta 2. punktā tiek svītrots to kabotāžas pārvadājumu maksimālais skaits, kurus var veikt uzņēmējā dalībvalstī pēc starptautiska pārvadājuma no citas dalībvalsts, vienlaikus samazinot šādiem kabotāžas pārvadājumiem paredzēto dienu maksimālo skaitu. Atbilstoši ietekmes

¹⁴ Sk. 5. zemsvītras piezīmi.

novērtējumā izdarītajiem secinājumiem šie grozījumi atvieglo noteikumu izpildi. Panta 3. punktā tiek atmesta prasība iesniegt pierādījumus par katru kabotāžas pārvadājumu, jo 2. punkta grozījuma dēļ tā kļūst lieka. Jauns 4.a punkta projekts paredz, ka pierādījumus par kabotāžas ierobežojumu ievērošanu iesniedz uz ceļa veiktās pārbaudes laikā un, iespējams, elektroniski, tādējādi vienkāršojot procedūras un kļedējot juridisko nenoteiktību attiecībā uz pierādījumu iesniegšanas laiku.

10. pants. Aizsardzības procedūra

Tiek ierosināts grozīt 10. panta 3. punktu, lai pēc ierosinātās 15. panta svītrocības atjauninātu atsauci uz attiecīgo komitejas procedūru.

10.a pants. Kabotāža. Pārbaudes sistēmas

Pievienot 10.a pantu, lai pieprasītu dalībvalstīm veikt minimālu pārbaudžu apjomu attiecībā uz kabotāžas noteikumu ievērošanu (t. i., 2 % no kabotāžas pārvadājumiem no 2020. gada 1. janvāra un 3 % no 2022. gada 1. janvāra). Panta arī paredz dalībvalstīm pienākumu veikt minimālo skaitu saskaņotu pārbaudžu uz ceļiem gadā (trīs pārbaudes), lai noteiktu, vai tiek ievēroti Regulā paredzētie kabotāžas noteikumi.

14.a pants. Atbildība

Tiek ierosināts noteikt, ka kravas pārvadātājiem un ekspeditoriem piemēro sankcijas, ja tie apzināti uzdod veikt pārvadājumu pakalpojumus, kas ietver Regulas noteikumu pārkāpumus.

17. pants. Ziņošana

Tiek ierosināts grozīt 1. un 2. punktu, norādot datumu, līdz kuram dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai iepriekšējā kalendārajā gadā izsniegto Kopienas atļauju, apliecinātu kopiju un transportlīdzekļu vadītāju atestātu skaitu, proti, līdz nākamā gada 31. janvārim. Jauna 3. punkta projekts paredz, ka dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai iepriekšējā gadā veikto kabotāžas pārbaudžu skaits.

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 atzinumu¹⁵,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Regulu (EK) Nr. 1071/2009¹⁷ un (EK) Nr. 1072/2009¹⁸ īstenošanā gūtā pieredze liecina, ka tajās paredzētie noteikumi sniedz uzlabojumu iespējas vairākos punktos.
- (2) Pagaidām 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 maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumus, kas nepārsniedz minēto ierobežojumu. Šādu uzņēmumu, kas aktīvi veic gan iekšzemes, gan starptautiskos pārvadājumus, skaits ir palielinājies. Tāpēc vairākas dalībvalstis ir nolēmušas piemērot šādiem uzņēmumiem Regulā (EK) Nr. 1071/2009 paredzētos noteikumus par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai. Lai nodrošinātu minimālu profesionalizācijas līmeni nozarē, kurā izmanto transportlīdzekļus, kā pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, pieņemot kopīgus noteikumus, un tādējādi tuvinātu konkurences apstākļus starp visiem pārvadātājiem, šis noteikums jāsvītiro, savukārt prasības attiecībā uz faktisku un stabilu uzņēmējdarbību un atbilstīgu finansiālo stāvokli jānosaka par obligātām.
- (3) Pašlaik dalībvalstis ir tiesīgas attiecībā uz piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai piemērot vēl citas prasības papildus Regulā (EK) Nr. 1071/2009 noteiktajām.

¹⁵ OV C, , lpp.

¹⁶ OV C, , lpp.

¹⁷ Regula (EK) Nr. 1071/2009, 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.).

¹⁸ Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

Nav pierādīts, ka šāda iespēja ir nepieciešama būtisko vajadzību apmierināšanai, un tā ir izraisījusi atšķirības attiecībā uz šādu piekļuvi. Tāpēc tā jāatceļ.

- (4) Jānodrošina, ka autopārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ir reāla un pastāvīga klātbūtne attiecīgajā dalībvalstī un ka tie reāli darbojas šādā dalībvalstī. Tāpēc, ņemot vērā pieredzi, ir jāprecizē noteikumi par faktiskas un stabilas uzņēmējdarbības esību.
- (5) Ciktāl piekļuve profesionālajai darbībai ir atkarīga no attiecīgā uzņēmuma labas reputācijas, ir jāprecizē, kuru personu rīcība jāņem vērā, administratīvās procedūras, kas jāievēro, un nogaidīšanas termiņš rehabilitācijai pēc tam, kad pārvadājumu vadītājs ir zaudējis labu reputāciju.
- (6) Ņemot vērā iespējamību, ka smagi valsts nodokļu noteikumu pārkāpumi varētu būtiski ietekmēt godīgas konkurences apstākļus kravas autopārvadājumu tirgū, šādi pārkāpumi jāiekļauj starp būtiskajiem elementiem labas reputācijas novērtējumā.
- (7) Ņemot vērā iespējamību, ka smagi to Savienības noteikumu pārkāpumi, kas attiecas uz darbinieku nosūtīšanu, un smagi līgumsaistībām piemērojamo tiesību aktu noteikumu pārkāpumi varētu būtiski ietekmēt kravas autopārvadājumu tirgu, kā arī darbinieku sociālo aizsardzību, šādi pārkāpumi jāiekļauj starp būtiskajiem elementiem labas reputācijas novērtējumā.
- (8) Ņemot vērā godīgas konkurences nozīmīgumu tirgū, ar šo jautājumu saistīto Savienības noteikumu pārkāpumi jāņem vērā pārvadājumu vadītāju un pārvadājumu uzņēmumu labas reputācijas novērtējumā. Attiecīgi jāprecizē Komisijas pilnvaras noteikt attiecīgo pārkāpumu smaguma pakāpi.
- (9) Valsts kompetentajām iestādēm ir bijušas grūtības noteikt, kādus dokumentus pārvadājumu uzņēmumi var iesniegt, lai pierādītu to finansiālo stāvokli, jo īpaši tad, ja nav apstiprinātu gada pārskatu. Jāprecizē noteikumi par finansiālā stāvokļa pierādīšanu.
- (10) Uzņēmumiem, kas veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumus, kas nepārsniedz minēto ierobežojumu, jābūt minimālam finansiālā stāvokļa līmenim, lai nodrošinātu, ka tiem ir līdzekļi stabilas un ilgstošas darbības veikšanai. Tomēr, tā kā attiecīgās darbības apjoms parasti ir ierobežots, attiecīgajām prasībām jābūt mazāk stingrām nekā tās, kas piemērojamas pārvadātājiem, kuri izmanto transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus, kas pārsniedz minēto ierobežojumu.
- (11) Valstu elektroniskajos reģistros iekļautajai informācijai par pārvadātājiem jābūt pēc iespējas pilnīgākai, lai valsts iestādēm, kas atbild par attiecīgo noteikumi izpildi, būtu pietiekams priekšstats par pārbaudāmajiem pārvadātājiem. Jo īpaši informācijai par pārvadātāju rīcībā esošo transportlīdzekļu reģistrācijas numuriem, to nolīgto darbinieku skaitu, to riska novērtējumam, un finanšu pamatinformācijai par pārvadātājiem vajadzētu uzlabot Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un (EK) Nr. 1072/2009 noteikumu izpildi valstu un pārrobežu mērogā. Tāpēc attiecīgi jāgroza noteikumi par valsts elektronisko reģistru.
- (12) 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 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK)

Nr. 561/2006¹⁹. Šī neatbilstība rada nenoteiktību un valsts iestāžu prakses atšķirības, kā arī izrietošas grūtības attiecīgo noteikumu izpildē. Tāpēc minētā definīcija jāprecizē, lai nodrošinātu saskaņotību starp abām regulām.

- (13) Noteikumiem par iekšzemes pārvadājumiem, ko ārvalstu pārvadātāji pagaidu kārtā veic uzņēmējā dalībvalstī (“kabotāža”), jābūt skaidriem, vienkāršiem un viegli izpildāmiem, vienlaikus kopumā saglabājot līdz šim sasniegto liberalizācijas līmeni.
- (14) Šajā nolūkā un lai atvieglotu pārbaužu veikšanu un kļiedētu nenoteiktību, jāatceļ ierobežojums attiecībā uz kabotāžas pārvadājumu skaitu pēc starptautiska pārvadājuma, savukārt šādiem pārvadājumiem pieejamo dienu skaits jāsamazina.
- (15) Jāprecizē, kādiem līdzekļiem autopārvadātāji var pierādīt atbilstību kabotāžas pārvadājumu noteikumiem. Elektroniskas pārvadājumu informācijas izmantošana un pārsūtīšana jāatzīst kā viens no šādiem līdzekļiem, kam vajadzētu vienkāršot attiecīgo pierādījumu iesniegšanu un to apstrādi, kuru veic kompetentās iestādes. Šim nolūkam izmantotajam formātam jānodrošina uzticamība un autentiskums. Ņemot vērā, ka efektīva informācijas elektroniskas apmaiņas izmantošana pārvadājumu un loģistikas jomā palielinās, ir svarīgi nodrošināt saskaņotību tiesiskajos regulējumos un noteikumos, kas attiecas uz administratīvo procedūru vienkāršošanu.
- (16) Uz pārvadājumu uzņēmumiem attiecas noteikumi par starptautiskajiem pārvadājumiem, 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 arī jāparedz sankcijas kravas pārvadātājiem un ekspeditoriem gadījumā, ja tie apzināti uzdod veikt pārvadājumu pakalpojumus, kas ietver Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumu pārkāpumus.
- (17) Ciktāl minētā regula ievieš noteiktu saskaņotības pakāpi konkrētās jomās, kas līdz šim nav saskaņotas ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši attiecībā uz pārvadājumiem, kam izmanto vieglos kravas automobiļus, un izpildes praksi, regulas mērķus, proti, tuvināt konkurences apstākļus un uzlabot izpildi, dalībvalstis nevar sasniegt pietiekami, 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 šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi izvirzīto mērķu sasniegšanai.
- (18) Lai ņemtu vērā tirgus norises un tehnikas attīstību, jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai varētu grozīt Regulas (EK) Nr. 1071/2009 I, II un III pielikumu, papildināt regulu ar sarakstu, norādot to smago pārkāpumu kategorijas, veidus un smaguma pakāpes, kas — papildus Regulas (EK) Nr. 1071/2009 IV pielikumā noteiktajiem pārkāpumiem — var būt par pamatu labas reputācijas zaudēšanai, kā arī grozīt Regulas (EK) Nr. 1072/2009 I, II un III pielikumu. Īpaši svarīgi ir tas, ka Komisija sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriežas, tostarp ar ekspertiem, un šādu apspriešanos īsteno atbilstoši principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²⁰. Proti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, 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.).

²⁰ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem jābūt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(19) Tāpēc attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 1071/2009 un Regula (EK) Nr. 1072/2009,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1071/2009 groza šādi.

(1) Regulas 1. pantu groza šādi:

(a) panta 4. punktu groza šādi:

i) svītrot a) apakšpunktu;

ii) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) uzņēmumiem, kuri noteiktus pasažieru autopārvadājumus veic tikai bezpeļņas nolūkā vai kuriem ir cita pamatnodarbošanās, kas nav pasažieru autopārvadājumi.

Visi autopārvadājumi, par kuriem nesaņem atlīdzību un kuri nerada ieņēmumus, piemēram, personu pārvadājumi labdarības nolūkos vai tikai privātām vajadzībām, jāuzskata par pārvadājumiem, ko veic tikai bezpeļņas nolūkā;”;

(b) pievieno šādu 6. punktu:

“6. Regulas 3. panta 1. punkta b) un d) apakšpunktu un 4., 6., 8., 9., 14., 19. un 21. punktu nepiemēro uzņēmumiem, kas veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas.

Tomēr dalībvalstis var:

(a) pieprasīt, lai minētie uzņēmumi piemēro dažus vai visus pirmajā daļā minētos noteikumus;

(b) samazināt pirmajā daļā minēto ierobežojumu visām vai dažām autopārvadājumu kategorijām.”;

(2) regulas 3. pantā svītrot 2. punktu;

(3) regulas 5. pantu groza šādi:

(a) a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) telpas, kurās uzņēmums glabā svarīgākos uzņēmējdarbības dokumentus, jo īpaši savus komerciālos, grāmatvedības dokumentus, personālvadības dokumentus, darba līgumus, darba un atpūtas laika uzskaites dokumentus un visus citus dokumentus, kuriem jābūt kompetentajai iestādei pieejamiem, lai pārbaudītu atbilstību šīs regulas nosacījumiem;”;

(b) panta c) punktu aizstāj ar šādu:

“c) efektīvi un pastāvīgi jāveic administratīvā un komerciālā darbība, izmantojot attiecīgo administratīvo aprīkojumu un tehnisko nodrošinājumu telpās, kas atrodas šādā dalībvalstī;”;

(c) pievieno šādu d) punktu:

“d) jāpārvalda pārvadājumi, ko veic ar b) punktā minētajiem transportlīdzekļiem, izmantojot attiecīgo tehnisko aprīkojumu, kas atrodas šādā dalībvalstī;”;

(d) pievieno šādu e) punktu:

“e) tur aktīvus un nodarbina darbiniekus samērīgi ar savu uzņēmējdarbību.”;

(4) regulas 6. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu groza šādi:

i) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Nosakot, vai uzņēmums atbilst minētajai prasībai, dalībvalstis ņem vērā uzņēmuma, tā pārvadājumu vadītāju, izpilddirektoru, partnerību gadījumā — komplementāru, citu juridisko pārstāvju un jebkuras citas tādas attiecīgas personas rīcību, kā konkrētā dalībvalsts to var būt noteikusi. Jebkura atsauce šajā pantā uz uzņēmuma notiesāšanu, sankcijām vai pārkāpumiem nozīmē, ka tie attiecas uz pašu uzņēmumu, tā pārvadājumu vadītājiem, izpilddirektoriem, partnerību gadījumā — komplementāriem, citiem juridiskajiem pārstāvjiem un jebkuru citu tādu attiecīgu personu, kā konkrētā dalībvalsts to var būt noteikusi.”;

ii) trešās daļas a) apakšpunktā pievieno šādu vii) punktu:

“vii) nodokļu tiesību akti.”;

iii) trešās daļas b) apakšpunktā pievieno šādu xi) un xii) punktu:

“xi) darbinieku nosūtīšanu;

xii) tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām.”;

(b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Piemērojot 1. punkta trešās daļas b) apakšpunktu, ja pārvadājumu vadītājs vai pārvadājumu uzņēmums vienā vai vairākās dalībvalstīs ir notiesāts par smagu kriminālnoziedzumu vai sodīts par vienu no IV pielikumā noteiktajiem Savienības noteikumu vissmagākajiem pārkāpumiem, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā veic uzņēmējdarbību, atbilstīgi un savlaicīgi īsteno un pabeidz administratīvo procedūru, tostarp, ja vajadzīgs, veicot pārbaudi attiecīgā uzņēmuma telpās.

Administratīvās procedūras laikā attiecīgi pārvadājumu vadītājam vai citiem pārvadājumu uzņēmuma juridiskajiem pārstāvjiem piešķir tiesības iesniegt to 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 1. punkta trešajā daļā minēto valsts un Savienības noteikumu pārkāpumu skaitu, kā arī to IV pielikumā noteikto vissmagāko Savienības noteikumu pārkāpumu skaitu, par kuriem pārvadājumu vadītājs vai pārvadājumu uzņēmums ir notiesāts vai

par kuriem tiem piemērotas sankcijas. Jebkuri šādi konstatējumi ir pienācīgi pierādīti un pamatoti.

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 secina, ka labas reputācijas zaudējums nav nesamērīgs, tad notiesāšana vai sankcija rada labas reputācijas zaudējumu;”;

(c) iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a Komisija ir pilnvarota atbilstoši 24. pantam pieņemt deleģētus aktus, kuros iekļauj tādu 1. punkta trešās daļas b) apakšpunktā minēto Savienības noteikumu smagu pārkāpumu kategoriju, veidu un smaguma pakāpju sarakstu, kas 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 transportlīdzekļa vadītāju skaitu, kas iesaistīti to pārvadājumu veikšanā, kurus vada pārvadājumu vadītājs.”;

(5) regulas 7. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu tekstu:

“Lai izpildītu 3. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēto prasību, uzņēmums pastāvīgi attiecīgā budžeta gada laikā ir spējīgs izpildīt tā finanšu saistības. Uzņēmums, pamatojoties uz gada pārskatiem, kurus apstiprinājis revidents vai cita attiecīgi pilnvarota persona, pierāda, ka katru gadu tā rīcībā ir pašu kapitāls, kura vērtība ir vismaz EUR 9000 par vienu izmantoto transportlīdzekli un EUR 5000 par katru papildu izmantoto transportlīdzekli. Uzņēmumi, kas veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, pamatojoties uz revidenta vai attiecīgi pilnvarotas personas apstiprinātiem gada pārskatiem, pierāda, ka katru gadu tā rīcībā ir pašu kapitāls, kura vērtība ir vismaz EUR 1800 par vienu izmantoto transportlīdzekli un EUR 900 par katru papildu izmantoto transportlīdzekli.”;

(b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Atkāpjoties no 1. punkta, ja nav apstiprinātu gada pārskatu, kompetentā iestāde piekrīt, ka uzņēmums pierāda tā finansiālo stāvokli, izmantojot apliecinājumu, piemēram, bankas garantiju, finanšu iestādes izdotu dokumentu,

kurā noteikta piekļuve kredītam uzņēmuma vārdā, vai citu saistošu dokumentu, kas pierāda, ka uzņēmuma rīcībā ir 1. punkta pirmajā daļā norādītās summas.”;

(6) regulas 8. panta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus atbilstoši 24. pantam, lai grozītu I, II un III pielikumu nolūkā tos pielāgot tirgus norisēm un tehnikas attīstībai.”;

(7) regulas 11. panta 4. punktā svīturo trešo daļu;

(8) regulas 12. panta 2. punktā svīturo otro daļu;

(9) Regulas 13. panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) ja uzņēmuma finansiālais stāvoklis neatbilst prasībām — ne vairāk kā seši mēneši, lai pierādītu, ka šī prasība atkal tiek izpildīta.”;

(10) regulas 14. panta 1. punktā pievieno šādu otro daļu:

“Kompetentā iestāde rehabilitē pārvadājumu vadītāju ne agrāk kā vienu gadu no labas reputācijas zaudēšanas dienas.”;

(11) regulas 16. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu groza šādi:

i) pievieno šādu g), h), i) un j) apakšpunktu:

“g) to transportlīdzekļu reģistrācijas numuri, kas ir uzņēmuma rīcībā atbilstoši 5. panta b) punktam;

h) darbinieku skaits;

i) aktīvu, saistību un apgrozījuma vērtība pēdējos divos gados;

j) uzņēmuma riska novērtējums atbilstoši Direktīvas 2006/22/EK 9. pantam.”;

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

“Dalībvalstis var izvēlēties pirmās daļas e)–j) apakšpunktā minētos datus glabāt atsevišķos reģistros. Šādā gadījumā visām attiecīgās dalībvalsts kompetentajām iestādēm atbilstīgos datus dara pieejamus pēc pieprasījuma vai tieši. Pieprasīto informāciju sniedz piecu darbdienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Ievērojot attiecīgos personas datu aizsardzības noteikumus, nodrošina pirmās daļas a)–d) apakšpunktā minēto datu publisku pieejamību.

Jebkurā gadījumā pirmās daļas e)–j) apakšpunktā minētie dati iestādēm, kas nav kompetentās iestādes, ir pieejami tikai tad, ja tām ir pienācīgi piešķirtas kontroles un sankciju noteikšanas pilnvaras autopārvadājumu jomā un to ierēdņi ir zvērināti vai tiem ir līdzvērtīgs oficiāls pienākums glabāt noslēpumu.”;

(b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

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

(c) panta 7. punktu svīturo;

(12) regulas 18. pantu aizstāj ar šādu:

Dalībvalstu administratīvā sadarbība

1. Dalībvalstis izraugās valsts kontaktpunktu, kas atbild par informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm saistībā ar šīs regulas piemērošanu. Dalībvalstis līdz 2018. gada 31. decembrim paziņo Komisijai savu kontaktpunktu nosaukumus un adreses. Komisija sagatavo visu valstu kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm. Dalībvalstis nekavējoties paziņo Komisijai par jebkurām kontaktpunktu izmaiņām.
2. Dalībvalsts, kas saņēmusi no citas dalībvalsts paziņojumu par smagu pārkāpumu, par kuru veikta notiesāšana vai piemērota sankcija citā dalībvalstī pēdējo divu gadu laikā, reģistrē šo pārkāpumu savā valsts elektroniskajā reģistrā.
3. Dalībvalstis atbild uz citu dalībvalstu visu kompetento iestāžu informācijas pieprasījumiem un vajadzības gadījumā veic pārbaudes un izmeklēšanu par to, kā autopārvadātāji, kas to teritorijā veic uzņēmējdarbību, izpilda 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteikto prasību. Dalībvalstu kompetento iestāžu informācijas pieprasījumi ir pamatoti. Lai to nodrošinātu, pieprasījumos iekļauj ticamas norādes par iespējamiem 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta pārkāpumiem.
4. Ja dalībvalsts, kas saņem pieprasījumu, uzskata, ka tas ir nepietiekami pamatots, tā desmit darbdienu laikā par to informē pieprasītāju dalībvalsti. Pieprasītāja dalībvalsts sīkāk pamato pieprasījumu. Ja tas nav iespējams, dalībvalsts var noraidīt pieprasījumu.
5. Ja ir sarežģīti vai neiespējami izpildīt informācijas pieprasījumu vai veikt pārbaudes vai izmeklēšanu, attiecīgā dalībvalsts desmit darbdienu laikā iespēju robežās par to informē pieprasītāju dalībvalsti. Iesaistītās dalībvalstis apspriežas, lai rastu risinājumu jebkurām grūtībām, kas radušās.
6. Atbildot uz pieprasījumiem atbilstoši 3. punktam, dalībvalstis sniedz prasīto informāciju un veic vajadzīgās pārbaudes un izmeklēšanu divdesmit piecu darbdienu laikā no pieprasījuma saņemšanas, ja vien tās atbilstoši 4. un 5. punktam nav informējušas pieprasītāju dalībvalsti, ka pieprasījums ir nepietiekami pamatots vai ka ir neiespējami vai sarežģīti to izpildīt.
7. Dalībvalstis nodrošina, ka informācija, kas tām nosūtīta atbilstoši šim pantam, tiek izmantota tikai attiecībā uz lietu(-ām), par ko tā pieprasīta.
8. Savstarpēju administratīvu sadarbību un palīdzību nodrošina bez maksas.
9. Informācijas pieprasījums neliedz kompetentajām iestādēm veikt pasākumus atbilstoši attiecīgajiem valsts un Savienības tiesību aktiem, lai izmeklētu un novērstu iespējamus šīs regulas pārkāpumus.”;

(13) regulas 24. pantu svītrot;

(14) iekļauj šādu 24.a pantu:

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minētas 6. panta 2. punktā un 8. panta 9. punktā, Komisijai tiek piešķirtas uz nenoteiktu laiku, sākot no [šīs (grozījumu) regulas spēkā stāšanās diena].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. panta 2. punktā un 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 arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu darbības termiņu.
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. Atbilstoši 6. panta 2. punktam un 8. panta 9. punktam pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā 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.”;

(15) regulas 25. panta 3. punktu svīturo;

(16) regulas 26. pantā pievieno šādu 3., 4. un 5. punktu:

“3. Katru gadu dalībvalstis sagatavo ziņojumu par to teritorijā izmantotajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumiem, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un nosūta to Komisijai vēlākais 30. jūnijā nākamajā gadā pēc pārskata perioda beigām. Minētajā ziņojumā norāda:

a) to atļauju skaitu, kas piešķirtas pārvadātājiem, kuri veic kravas autopārvadātāja profesionālo darbību, izmantojot tikai mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumus, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas;

b) to katrā kalendārajā gadā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaitu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas;

c) to līdz katra gada 31. decembrim dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu kopējo skaitu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas;

d) kāds ir aplēstais mehānisko transportlīdzekļu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, īpatsvars no visiem dalībvalstī reģistrētajiem transportlīdzekļiem, ko izmanto vispārējiem autopārvadājumiem, atsevišķi izdalot iekšzemes, starptautiskos un kabotāžas pārvadājumus.

4. Komisija, pamatojoties uz informāciju, ko tā apkopojusi atbilstoši 3. punktam, un uz papildu pierādījumiem, vēlākais 2024. gada 31. decembrī iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos iesaistīto mehānisko transportlīdzekļu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzekļu apvienojumu, kuru pieļaujamā maksimālā pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, kopējā skaita izmaiņām. Pamatojoties uz minēto ziņojumu, tā atkārtoti novērtē, vai ir jāierosina papildu pasākumi.

5. Katru gadu dalībvalstis ziņo Komisijai par pieteikumiem, ko tās iesniegušas saskaņā ar 18. panta 3. un 4. punktu, par saņemtajām atbildēm no citām dalībvalstīm un par pasākumiem, ko tās veikušas, pamatojoties uz saņemto informāciju.”;

(17) regulas IV pielikumā 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

2. pants

Regulu (EK) Nr. 1072/2009 groza šādi.

(18) Regulas 1. panta 1. punktā iekļauj šādu daļu:

“Tukšu konteineru vai paliktņu pārvadājumus uzskata par kravu komercpārvadājumiem, ja par tiem ir noslēgts pārvadājumu līgums.”;

(19) regulas 2. pantu groza šādi:

(a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. “kabotāžas pārvadājums” ir iekšzemes komercpārvadājums, ko pagaidu kārtā veic uzņēmējā dalībvalstī, sākot no kravas paņemšanas vienā vai vairākos iekraušanas punktos līdz tās piegādei vienā vai vairākos piegādes punktos, kā norādīts preču pavadzīmē;”;

(20) regulas 4. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus atbilstoši 14.b pantam, lai grozītu šo regulu nolūkā pielāgot Kopienas atļaujas maksimālo derīguma termiņu tirgus norisēm.”

(b) panta 4. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus atbilstoši 14.b pantam, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā tos pielāgot tehnikas attīstībai.”;

(21) regulas 5. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus atbilstoši 14.b pantam, lai grozītu III pielikumu nolūkā to pielāgot tehnikas attīstībai.”;

(22) regulas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Tiklīdz ir piegādāta krava, kas ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti, 1. punktā minētajiem pārvadātājiem ir atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus uzņēmējā dalībvalstī vai kaimiņos esošās dalībvalstīs. Pēdējai izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā jānotiek 5 dienu laikā no pēdējās izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.”;

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

“Kravas iekšzemes autopārvadājumus, kurus uzņēmējā dalībvalstī veic ārvalsts pārvadātājs, uzskata par atbilstīgiem šai regulai tikai tad, ja pārvadātājs var iesniegt skaidrus pierādījumus par iepriekšējo starptautisko pārvadājumu.”;

(c) iekļauj šādu 4.a punktu:

“4.a Šā panta 3. punktā minētos pierādījumus iesniedz vai nosūta pilnvarotajam uzņēmēja dalībvalsts kontroles darbiniekam pēc pieprasījuma un uz ceļa veiktās pārbaudes laikā. Tos var iesniegt vai nosūtīt elektroniski, rediģējamā strukturētā formātā, ko var tieši izmantot uzglabāšanai un apstrādei datoros, piemēram, *eCMR* formātā.* Uz ceļa veiktās pārbaudes laikā transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar galveno biroju, pārvadājumu vadītāju vai jebkuru citu personu vai struktūru, kas var iesniegt 3. punktā minētos pierādījumus.

* Elektroniska preču pavadzīme atbilstoši Konvencijai par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu.”;

(23) regulas 10. panta 3. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

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

** Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (EK) Nr. 165/2014 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.).”;

(24) iekļauj šādu 10.a pantu:

“10.a pants

Pārbaudes

1. Katra dalībvalsts organizē pārbaudes, no 2020. gada 1. janvāra katru kalendāro gadu pārbaudot vismaz 2 % no visiem to teritorijā veiktajiem kabotāžas pārvadājumiem. Sākot no 2022. gada 1. janvāra, tās minēto procentuālo daļu palielina līdz vismaz 3 %. Procentuālo daļu aprēķina, pamatojoties uz kopējiem kabotāžas pārvadājumiem dalībvalstī, kas izteikti tonnkilometros t-2. gadā pēc *Eurostat* datiem.

2. Dalībvalstis vēršas pie uzņēmumiem, kas klasificēti kā tādi, kuriem ir palielināts tiem piemērojamo šīs nodaļas noteikumu pārkāpumu risks. Šajā nolūkā dalībvalstis riska klasifikācijas sistēmā, ko tās izveidojušas atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK*** 9. pantam un paplašinājušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009**** 12. pantu, pieņem, ka šādu pārkāpumu risks ir risks pats par sevi.

3. Dalībvalstis vismaz trīs 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 tām darbojoties savā teritorijā. Valstu kontaktpunkti, kas izraudzīti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 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 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK 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 (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

****Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1071/2009, 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.).”;

(25) iekļauj šādu 14.a un 14.b pantu:

“14.a pants

Atbildība

Dalībvalstis paredz sankcijas nosūtītājiem, ekspeditoriem, līgumslēdzējiem un apakšuzņēmējiem par neatbilstību II un III nodaļai, ja tie apzināti uzdod veikt pārvadājumu pakalpojumus, kas ietver šīs regulas pārkāpumus.

14.b pants

Deleģēšanas īstenošana

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

2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minētas 4. panta 2. un 4. punktā un 5. panta 4. punktā, Komisijai tiek piešķirtas uz nenoteiktu laiku, sākot no [šīs (grozījumu) regulas spēkā stāšanās diena].

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 2. un 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 arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu darbības termiņu.

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. Atbilstoši 4. panta 2. un 4. punktam un 5. panta 4. punktam pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā 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.”;

(26) regulas 15. pantu svītros;

(27) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. pants

Ziņošana

1. Katru gadu vēlākais 31. janvārī dalībvalstis informē Komisiju par to pārvadātāju skaitu, kuru turējumā uz iepriekšējā gada 31. decembri ir Kopienas atļaujas, un par apliecināto kopiju skaitu, kas atbilst minētajā datumā aprītē esošo transportlīdzekļu skaitam.

2. Katru gadu vēlākais 31. janvārī dalībvalstis informē Komisiju par iepriekšējā kalendārajā gadā izsniegto transportlīdzekļa vadītāja atestātu skaitu, kā arī par transportlīdzekļa vadītāja atestātu kopējo skaitu uz iepriekšējā kalendārā gada 31. decembri.

3. Katru gadu vēlākais 31. janvārī dalībvalstis informē Komisiju par to kabotāžas pārbaužu skaitu, kas veiktas iepriekšējā kalendārajā gadā atbilstoši 10.a pantam. Šādā informācijā norāda pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu un pārbaudīto tonnkilometru skaitu.”;

3. pants

Pārskatīšana

1. Komisija līdz [3gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā datuma] novērtē šīs regulas īstenošanu, jo īpaši 2. punkta, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantu, ietekmi un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu. Vajadzības gadījumā Komisijas ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu.
2. Pēc 1. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri novērtē šo regulu un novērtējuma rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.
3. Vajadzības gadījumā 1. un 2. punktā minētajiem ziņojumiem pievieno attiecīgus priekšlikumus.

4. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no [xx].

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*