



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 12. maaliskuuta 2020
(OR. en)

5112/20

Toimielinten välinen asia:
2017/0121 (COD)

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN antamiseksi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
DIREKTIIVI (EU) 2020/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta ...,

**direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta
siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen
jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä
asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan
1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä³,

¹ EUVL C 197, 8.6.2018, s. 45.

² EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019 [(EUVL ...)/(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)], ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu ... [(EUVL ...)]/[(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)]. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... [(EUVL ...)]/[(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)] [ja neuvoston päätös, tehty ...].

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jotta maantieliikenteen alasta saadaan turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen, on tarpeen varmistaa kuljettajien kannalta asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojelu sekä maantieliikenteen harjoittajien, jäljempänä 'liikenteenharjoittajat', kannalta soveltuvat liiketoimintaedellytykset ja tasapuoliset kilpailuedellytykset. Koska maantieliikenteen alan työvoima on erittäin liikkuvaa, tarvitaan alakohtaiset säännöt sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli, tavaroiden vapaa liikkuvuus sekä kuljettajien asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojelu ovat tasapainossa.
- (2) Tieliikennepalveluihin olennaisesti kuuluva suuri liikkuvuus huomioon ottaen on kiinnitettävä erityistä huomiota sen varmistamiseen, että kuljettajat saavat ne edut, joihin heillä on oikeus, ja että lähinnä pienistä yrityksistä koostuviin liikenteenharjoittajiin ei kohdistu kohtuuttomia hallinnollisia esteitä tai syrjiviä tarkastuksia, jotka rajoittavat aiheettomasti niiden vapautta tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja. Samasta syystä maantieliikenteeseen sovellettavien kansallisten sääntöjen on oltava oikeasuhteisia ja perusteltuja siten, että niissä otetaan huomioon tarve varmistaa kuljettajien asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojelu ja helpottaa kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kilpailuun perustuvan tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden käyttämistä.

- (3) Tasapaino kuljettajien sosiaalisten ja työolojen vahvistamisen ja kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kilpailuun perustuvan tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden käyttämisen helpottamisen välillä on olennaisen tärkeää sisämarkkinoiden jouhevan toiminnan kannalta.
- (4) Maantielikenteen alalla voimassa olevan unionin sosiaalilainsäädännön vaikuttavuuden ja tehokkuuden arvioinnissa on havaittu, että voimassa olevissa säännöksissä on tiettyjä aukkoja ja että niiden valvonnassa on puutteita esimerkiksi postilaatikkoyritysten käytön osalta. Lisäksi jäsenvaltioiden välillä on eroavaisuuksia kyseisten säännösten tulkinnassa, soveltamisessa ja täytäntöönpanossa, mikä aiheuttaa kuljettajille ja liikenteenharjoittajille raskaan hallinnollisen rasitteen. Tämä luo oikeudellista epävarmuutta, mikä on haitallista kuljettajien sosiaalisten ja työolojen sekä alan liikenteenharjoittajien tasapuolisten kilpailuolosuhteiden kannalta.
- (5) Sen varmistamiseksi, että Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivejä 96/71/EY¹ ja 2014/67/EU² sovelletaan asianmukaisesti, olisi vahvistettava valvontaa ja yhteistyötä unionin tasolla kuljettajien lähettämiseen liittyvien petosten torjumiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).

- (6) Komissio totesi 8 päivänä maaliskuuta 2016 antamassaan direktiivin 96/71/EY tarkistusta koskevassa ehdotuksessa, että kyseisen direktiivin täytäntöönpanosta seuraa erityisiä oikeudellisia kysymyksiä ja vaikeuksia erittäin liikkuvalla maantieliikenteen alalla ja että kyseisiin ongelmiin voitaisiin parhaiten puuttua alakohtaisella maantieliikennelainsäädännöllä.
- (7) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 96/71/EY vaikuttava ja oikeasuhteinen täytäntöönpano maantieliikenteen alalla, on tarpeen vahvistaa alakohtaisia sääntöjä, joissa otetaan huomioon maantieliikenteen alan erittäin liikkuvan työvoiman erityispiirteet ja joissa tasapainotetaan suhteessa toisiinsa kuljettajien sosiaalinen suojeleminen ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli. Maantieliikenteen alaan sovelletaan direktiivissä 96/71/EY vahvistettuja työntekijöiden lähettämistä koskevia säännöksiä sekä direktiivissä 2014/67/EU vahvistettuja näiden säännösten valvontaa koskevia säännöksiä, joihin olisi sovellettava tässä direktiivissä vahvistettuja erityisiä sääntöjä.
- (8) Liikennealalle luontaisen suuren liikkuvuuden vuoksi kuljettajia ei yleensä lähetetä toiseen jäsenvaltioon palvelun tarjoamista koskevilla sopimuksilla pidemmäksi ajaksi, kuten joskus tapahtuu muilla aloilla. Siksi olisi selvennettävä olosuhteet, joissa työntekijöiden pitkäaikaista lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevia direktiivin 96/71/EY sääntöjä ei sovelleta kyseisiin kuljettajiin.

- (9) Tasapuolisten työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten erityissääntöjen olisi perustuttava siihen, että kuljettajan ja tarjottavan palvelun sekä vastaanottavan jäsenvaltion alueella on riittävä yhteys. Kyseisten sääntöjen valvonnan helpottamiseksi eri kuljetustyyppien välillä olisi tehtävä ero sen perusteella, missä määrin niillä on yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen.
- (10) Kun kuljettaja suorittaa kahdenvälistä kuljetusta yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiosta, jäljempänä 'sijoittautumisjäsenvaltio', toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueelle tai takaisin sijoittautumisjäsenvaltioon, palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon. On mahdollista, että kuljettaja suorittaa yhden matkan aikana useita kahdenvälisiä kuljetuksia. Valtioiden rajat ylittävien maantieliikennepalvelujen tarjoamisen vapautta rajoitettaisiin kohtuuttomasti, mikäli työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ja sen vuoksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa taattuja työehtoja ja -oloja sovellettaisiin tällaisiin kahdenvälisiin kuljetuksiin.

- (11) Olisi selvennettävä, että kansainvälisessä kuljetuksessa, johon liittyy kauttakulku jonkin jäsenvaltion alueen kautta, ei ole kyse työntekijöiden lähettämisestä. Tällaiselle kuljetukselle on ominaista se, että kuljettaja ajaa jäsenvaltion halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia ja sen vuoksi kuljettajan toimien ja kauttakulkujäsenvaltion välillä ei ole merkityksellistä yhteyttä. Esimerkiksi hygieniasyistä tehtävät pysähdykset eivät muuta sitä, että kuljettajan läsnäolo jäsenvaltiossa katsotaan kauttakulukuksi.
- (12) Kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantieosuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantieosuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Sen sijaan silloin, kun kuljetus kyseisellä maantieosuudella tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena, yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä ja sen vuoksi olisi sovellettava työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

- (13) Kun kuljettaja suorittaa muun tyyppistä kuljetusta, erityisesti kabotaasikuljetuksia tai muita kuin kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia, yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä. Yhteys on olemassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 1072/2009¹ ja (EY) N:o 1073/2009² määritellyn kabotaasiliikenteen tapauksessa, koska koko kuljetus tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa, ja palvelu on näin ollen tiiviisti yhteydessä vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen. Muille kuin kahdenvälisille kansainvälisille kuljetuksille on ominaista, että kuljettaja hoitaa kansainvälisiä kuljetuksia lähettävän yrityksen sijoittautumisjäsenvaltion ulkopuolella. Suoritetut palvelut ovat siksi yhteydessä pikemminkin asianomaiseen vastaanottavaan jäsenvaltioon kuin sijoittautumisjäsenvaltioon. Kyseisissä tapauksissa alakohtaisia sääntöjä vaaditaan ainoastaan hallinnollisten vaatimusten ja valvontatoimenpiteiden osalta.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (14) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitettut työehdot ja -olot, jotka vahvistetaan kansallisin laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin tai niiden alueella yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin tai joita muutoin sovelletaan direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyriytysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Tähän olisi sisällyttävä tapauksen mukaan sellaisilla työehtosopimuksilla, joita sovelletaan yleisesti kaikkiin samanlaisiin yrityksiin asianomaisella maantieteellisellä alueella, vahvistetut työehdot ja -olot. Asianomaisten tietojen olisi katettava etenkin tällaisilla välineillä pakollisiksi tehdyt maksettavan palkan osatekijät. Direktiivin 2014/67/EU mukaisesti on pyrittävä saamaan työmarkkinaosapuolet mukaan.
- (15) Kolmansiin maihin sijoittautuneet liikenteenharjoittajat luovat unionin liikenteenharjoittajille kasvavia kilpailuhaasteita. Siksi on ehdottoman tärkeää varmistaa, että unionin liikenteenharjoittajia ei kohdella syrjivästi. Direktiivin 96/71/EY 1 artiklan 4 kohdan mukaisesti muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset eivät voi saada suotuisampaa kohtelua kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset. Tätä periaatetta olisi sovellettava myös tässä direktiivissä säädettyihin lähettämistä koskeviin erityisiin sääntöihin. Sitä olisi sovellettava etenkin, kun kolmansien maiden liikenteenharjoittajat suorittavat kuljetuksia unionin markkinoille pääsyyn oikeuttavien kahden- tai monenvälisen sopimusten nojalla.

- (16) Euroopan liikenneministerikonferenssin, jäljempänä 'CEMT', monenvälinen kiintiöjärjestelmä on yksi tärkeimmistä välineistä säännellä kolmansien maiden liikenteenharjoittajien pääsyä unionin markkinoille ja unionin liikenteenharjoittajien pääsyä kolmansien maiden markkinoille. CEMTin kullekin jäsenmaalle myönnettävien lupien lukumäärä päätetään vuosittain. Jäsenvaltioiden on noudatettava velvoitettaan olla syrjimättä unionin yrityksiä, myös sovittaessa unionin markkinoille pääsyn ehdoista CEMTin puitteissa.
- (17) Unionilla on yksinomaisen ulkoisen toimivaltansa osana toimivalta neuvotella ja tehdä eurooppalainen sopimus kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä (AETR). Unionin olisi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006¹ 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti mukautettava valvontamekanismit, joita voidaan käyttää sen tarkastamiseen, että kolmansien maiden yritykset noudattavat kansallisia ja unionin sosiaalialan sääntöjä, vastaamaan unionin yrityksiin sovellettavia valvontamekanismeja.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (18) Vaikeuksia on havaittu myös direktiivissä 96/71/EY vahvistettujen, työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen ja direktiivissä 2014/67/EU vahvistettujen, hallinnollisia vaatimuksia koskevien sääntöjen soveltamisessa erittäin liikkuvalla maantieliikenteen alalla. Työntekijöiden lähettämistä koskevien säännösten soveltamista ja valvontaa maantieliikenteen alalla koskevat koordinoimattomat kansalliset toimenpiteet ovat aiheuttaneet oikeudellista epävarmuutta ja raskaan hallinnollisen rasitteen muille kuin jäsenvaltiosta oleville unionin liikenteenharjoittajille. Tämä on aiheettomasti rajoittanut vapautta tarjota valtioiden rajat ylittäviä maantieliikennepalveluja, ja sillä on ollut negatiivisia sivuvaikutuksia työllisyyteen ja liikenteenharjoittajien kilpailukykyyn. Sen vuoksi hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä on tarpeen yhdenmukaistaa. Tämä estäisi myös sen, että liikenteenharjoittajat joutuvat kärsimään tarpeettomista viivästyksistä.
- (19) Jotta varmistetaan työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten sääntöjen vaikuttava ja tehokas valvonta ja vältetään aiheuttamasta muille kuin jäsenvaltiosta oleville unionin liikenteenharjoittajille suhteetonta hallinnollista rasitetta, maantieliikenteen alalle olisi vahvistettava erityisiä hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä, joissa hyödynnetään täysimääräisesti digitaalisen ajopiirturin kaltaisia valvontavälineitä. Tässä direktiivissä ja direktiivissä 96/71/EY asetettujen velvoitteiden noudattamisen seuraamiseksi ja samalla kyseisen tehtävän yksinkertaistamiseksi jäsenvaltioiden olisi sallittava kohdistaa liikenteenharjoittajiin ainoastaan ne tässä direktiivissä säädetyt hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet, joita voidaan soveltaa maantieliikenteen alaan.

- (20) Kuljetusyritykset tarvitsevat oikeusvarmuutta säännöistä ja vaatimuksista, joita niiden on noudatettava. Näiden sääntöjen ja vaatimusten olisi oltava selkeitä, ymmärrettäviä ja helposti liikenteen alan yritysten saatavilla sekä mahdollistettava suoritettavat tehokkaat tarkastukset. On tärkeää, että uusilla säännöillä ei luoda tarpeetonta hallinnollista rasitetta ja että niissä otetaan asianmukaisesti huomioon pienten ja keskisuurten yritysten edut.
- (21) Kuljettajien hallinnollinen rasite ja asiakirjojen hallinnointitehtävät olisi pidettävä kohtuullisina. Näin ollen vaikka tiettyjen asiakirjojen olisi oltava saatavilla ajoneuvossa tarkastusta varten tienvarsitarkastusten aikana, liikenteenharjoittajien ja tarvittaessa liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten olisi asetettava muut asiakirjat saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012¹ perustettuun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään, jäljempänä 'IMI', yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän välityksellä. Toimivaltaisten viranomaisten olisi toimittava direktiivissä 2014/67/EU säädetyin jäsenvaltioiden keskinäisen avunannon puitteissa.
- (22) Jotta helpotetaan tässä direktiivissä säädettyjen, työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaa, liikenteenharjoittajien olisi toimitettava työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joihin ne lähettävät kuljettajia.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1024/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 1).

- (23) Liikenteenharjoittajille koituvan hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi on tarpeen yksinkertaistaa menettelyä, jonka mukaisesti liikenteenharjoittajat lähettävät ja päivittävät työntekijöiden lähettämistä koskevia ilmoituksia. Komission olisi tästä syystä kehitettävä monikielinen julkinen käyttöliittymä, johon liikenteenharjoittajilla on pääsy ja jonka kautta ne voivat toimittaa ja päivittää työntekijöiden lähettämistä koskevia tietoja ja tarvittaessa toimittaa muita asiaankuuluvia asiakirjoja IMIin.
- (24) Koska muutamissa jäsenvaltioissa työmarkkinaosapuolilla on keskeinen rooli sosiaalialan lainsäädännön valvonnassa maantieliikenteen alalla, jäsenvaltioiden olisi sallittava toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille IMIn kautta jaetut asianomaiset tiedot vain ja ainoastaan lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaa varten kuitenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679¹ noudattaen. Asiaankuuluvat tiedot olisi toimitettava työmarkkinaosapuolille muuten kuin IMIn kautta.
- (25) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa IMIin yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän toimintojen määrittämiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011² mukaisesti.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (26) Työ- ja lepoaikasääntöjen asianmukainen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan parantaa liikenneturvallisuutta, suojella kuljettajien työoloja ja estää säännösten noudattamatta jättämisestä johtuva kilpailun vääristyminen. Sen vuoksi on suotavaa laajentaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/22/EY¹ vahvistettu yhdenmukaista valvontaa koskevien voimassa olevien vaatimusten soveltamisala koskemaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY² vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisen valvontaa.
- (27) Kun otetaan huomioon, millaisia tietosarjoja tarvitaan tarkastusten tekemiseksi direktiivissä 2002/15/EY vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisesta, tienvarsitarkastusten kattavuus riippuu siitä, onko riittävän pitkän ajanjakson kattamisen mahdollistavaa teknologiaa kehitetty ja otettu käyttöön. Tienvarsitarkastukset olisi rajattava niihin seikkoihin, jotka voidaan tarkastaa tehokkaasti ajopiirturin ja tähän liittyvien ajoneuvon valvontalaitteiden avulla, ja kokonaisvaltaisia tarkastuksia olisi suoritettava vain yritysten tiloissa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (28) Tienvarsitarkastukset olisi tehtävä tehokkaasti ja nopeasti, jotta ne veisivät mahdollisimman vähän aikaa ja aiheuttaisivat kuljettajalle mahdollisimman vähän viivytystä. Olisi selkeästi pidettävä erillään liikenteenharjoittajien velvollisuudet ja kuljettajien velvollisuudet.
- (29) Jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten yhteistyötä olisi edelleen edistettävä yhteistarkastuksilla, jotka jäsenvaltioiden olisi pyrittävä ulottamaan yritysten tiloissa suoritettaviin tarkastuksiin. Euroopan työviranomaisella, jonka toiminta-ala on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1149¹ 1 artiklan 4 kohdassa ja kattaa direktiivin 2006/22/EY, voisi olla merkittävä rooli yhteistarkastuksia suorittavien jäsenvaltioiden avustamisessa, ja se voisi tukea koulutustoimia.
- (30) Tieliikenteen alan sosiaalisten sääntöjen täytäntöönpanoon liittyvä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on osoittautunut riittämättömäksi, mikä tekee valtioiden rajat ylittävästä valvonnasta vaikeampaa, tehotonta ja epä johdonmukaista. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa puitteet toimivaa yhteydenpitoa ja keskinäistä avunantoa varten, mukaan lukien rikkomuksia koskeva tiedonvaihto ja tiedottaminen valvontaan liittyvistä hyvistä käytännöistä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1149, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, Euroopan työviranomaisen perustamisesta, asetusten (EY) N:o 883/2004, (EU) N:o 492/2011 ja (EU) 2016/589 muuttamisesta ja päätöksen (EU) 2016/344 kumoamisesta (EUVL L 186, 11.7.2019, s. 21).

- (31) Jotta voidaan edistää vaikuttavaa hallinnollista yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009¹ jäsenvaltioita vaaditaan liittämään kansalliset sähköiset rekisterinsä yhteen maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla. Tienvarsitarkastuksia varten kyseisen järjestelmän kautta käytettävissä olevia tietoja olisi laajennettava.
- (32) Jotta helpotettaisiin ja parannettaisiin jäsenvaltioiden välistä yhteydenpitoa, varmistettaisiin sosiaalialan sääntöjen yhdenmukaisempi soveltaminen liikenteen alalla ja helpotettaisiin liikenteenharjoittajien hallinnollisten vaatimusten noudattamista niiden lähettäessä kuljettajia, komission olisi kehitettävä yksi tai useampi uusi moduuli IMIin. On tärkeää, että IMIn avulla voidaan tarkastaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen voimassaolo tienvarsitarkastusten aikana.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

- (33) Jäsenvaltioiden välisen tehokkaan hallinnollisen yhteistyön ja keskinäisen avunannon puitteissa harjoitettavassa tietojenvaihdossa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) 2016/679 ja (EU) 2018/1725¹ vahvistettuja henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä. IMIn kautta tapahtuvassa tietojenvaihdossa olisi noudatettava myös asetusta (EU) N:o 1024/2012.
- (34) Jotta valvonnan vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta voitaisiin parantaa, on suotavaa kehittää nykyisten kansallisten riskiluokitusjärjestelmien ominaisuuksia ja laajentaa niiden käyttöä. Riskiluokitusjärjestelmiin sisältyvien tietojen saanti antaisi asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisille valvontaviranomaisille mahdollisuuden kohdentaa tarkastuksia paremmin liikenteenharjoittajiin, jotka eivät noudata sääntöjä. Kuljetusyrityksen riskiluokituksen laskentaa varten kehitetyllä yhteisellä kaavalla olisi edistettävä liikenteenharjoittajien tasapuolisempaa kohtelua tarkastusten aikana.
- (35) Komissiolle direktiivin 2006/22/EY mukaisesti siirretty toimivalta olisi Lissabonin sopimuksen voimaantulon seurauksena saatettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 ja 291 artiklan mukaiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

- (36) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2006/22/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa korottaen jäsenvaltioiden tarkastamien kuljettajien työssäolopäivien prosentuaalinen vähimmäismäärä 4 prosenttiin, tarkentaa kerättävien tilastojen ryhmien määritelmät, nimetä elin jäsenvaltioiden välisten tietojen, kokemusten ja tiedustelutiedon vaihdon aktiiviseen edistämiseen, vahvistaa yhteinen kaava yrityksen riskiluokituksen laskemista varten, vahvistaa parhaita valvontakäytäntöjä koskevia ohjeita, vahvistaa yhteinen lähestymistapa, jota sovelletaan muun työn kausien kirjaamiseen ja valvontaan sekä sellaisten vähintään yhden viikon kausien kirjaamiseen ja valvomiseen, joiden aikana kuljettaja ei ole ajoneuvossa eikä voi harjoittaa toimintaa kyseisellä ajoneuvolla, ja edistää kyseisen direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa yhteistä lähestymistapaa, edistää lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken ja helpottaa kuljetusalan ja valvontaviranomaisten välistä vuoropuhelua. Kun komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä yhteisen kaavan kehittämiseksi yrityksen riskiluokituksen laskemista varten, sen olisi erityisesti varmistettava yritysten yhdenvertainen kohtelu ottaen huomioon tässä direktiivissä määritellyt kriteerit. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

- (37) Jotta voidaan ottaa huomioon parhaiden käytäntöjen kehitys tarkastusten ja sellaisten vakiolaitteiden osalta, joiden on määrä olla valvontayksiköiden saatavilla, ja jotta voidaan laatia tai päivittää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014¹ kohdistuvien rikkomusten vakavuuden arviointi, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä SEUT 290 artiklan mukaisesti direktiivin 2006/22/EY liitteiden I ja II ja liitteen III muuttamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (38) Direktiivi 2006/22/EY olisi sen vuoksi muutettava.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

² EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (39) Kuljetusyrietyksiä sitovat tietyt työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevat erityiset säännöt, ja ne vastaavat sellaisesta kyseisten sääntöjen rikkomisesta aiheutuvista seurauksista, johon ne syyllistyvät. Kuljetuspalveluja maantieliikenteen tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden olisi myös säädettävä selkeistä ja ennustettavissa olevista säännöistä, jotka koskevat lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille määrättäviä seuraamuksia silloin, kun ne ovat olleet tietoisia tai niiden olisi pitänyt kaikkien asianomaisten olosuhteiden perusteella olla tietoisia siitä, että niiden tilaamaan kuljetuspalveluun liittyi työntekijöiden lähettämistä koskevien erityisten sääntöjen rikkomista.
- (40) Reilujen kilpailuolosuhteiden ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi työntekijöille ja yrityksille on tarpeen edetä kohti älykästä valvontaa ja tukea kaikin keinoin riskiluokitusjärjestelmien täysimääräistä käyttöönottoa ja käyttöä.
- (41) Komission olisi arvioitava työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisen ja sen valvonnan vaikutuksia maantieliikenteen alaan ja raportoitava arvioinnin tuloksista Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja tarvittaessa esitettävä lainsäädäntöehdotus.

- (42) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat kuljettajien kannalta asianmukaisten työolojen ja sosiaalisen suojelun sekä liikenteenharjoittajien kannalta soveltuvien liiketoimintaedellytysten ja tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistaminen, vaan ne voidaan tämän direktiivin laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (43) Kansallisia toimenpiteitä, joilla tämä direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, olisi sovellettava ... päivästä ...kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä]. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2018/957¹ sovelletaan maantieliikenteen alaan kyseisen direktiivin 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti ... päivästä ...kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä],

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/957, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 16).

1 artikla

Kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityiset säännöt

1. Tässä artiklassa vahvistetaan erityiset säännöt, jotka koskevat kuljettajien lähettämiseen työhön toiseen jäsenvaltioon maantieliikenteen alalla liittyvän direktiivin 96/71/EY ja kyseisten kuljettajien lähettämiseen liittyviin hallinnollisiin vaatimuksiin ja valvontatoimiin liittyvän direktiivin 2014/67/EU tiettyjä näkökohtia.
2. Näitä erityisiä sääntöjä sovelletaan jäsenvaltioon sijoittautuneiden sellaisten yritysten palvelukseen ottamiin kuljettajiin, jotka toteuttavat direktiivin 96/71/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua valtioiden välistä toimenpidettä.
3. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta tavaroiden osalta.

Tässä direktiivissä kahdenvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan tavaroiden osalta tavaroiden siirtoa kuljetussopimuksen perusteella asetuksen (EY) N:o 1071/2009 2 artiklan 8 kohdassa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelle maasta sijoittautumisjäsenvaltioon.

Alkaen ... päivästä ...kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta], joka on päivä, josta alkaen kuljettajia vaaditaan kirjaamaan rajanylitystiedot manuaalisesti asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 7 kohdan mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava tämän kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa säädettyä kahdenvälistä kuljetusta tavaroiden osalta koskevaa vapautusta myös silloin, kun kuljettaja kahdenvälisen kuljetuksen lisäksi suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen että kuljettaja ei kuormaa tavaroita ja pura niitä samassa jäsenvaltiossa.

Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, kolmannessa alakohdassa säädettyjä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan enintään kahteen kuormaamiseen ja/tai purkamiseen kolmannessa alakohdassa säädetyin edellytyksin.

Tämän kohdan kolmannessa ja neljännessä alakohdassa säädettyjä lisätoimia koskevia vapautuksia sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen tämän kohdan kolmannessa ja neljännessä alakohdassa säädettyjä lisätoimia koskevia vapautuksia sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

4. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty direktiivin 96/71/EY merkityksessä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta matkustajien osalta.

Tätä direktiiviä sovellettaessa asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitettua kahdenvälistä kuljetuksesta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä on kyse silloin, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

- a) ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa;
- b) ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa; tai

- c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa.

Alkaen ... päivästä ... kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta], joka on päivä, josta alkaen kuljettajien vaaditaan kirjaavan rajanylitystiedot manuaalisesti asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 7 kohdan mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava tämän kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa säädettyä kahdenvälistä kuljetusta matkustajien osalta koskevaa vapautusta myös silloin, kun kahdenvälisen kuljetuksen suorittamisen lisäksi kuljettaja ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen että kuljettaja ei tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Tämän kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen tämän kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

5. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle direktiivin 96/71/EY mukaisesti, kun kuljettaja ajaa jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia.
6. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle direktiivin 96/71/EY mukaisesti, kun kuljettaja suorittaa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY¹ määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden, jos tieosuus itsessään koostuu tämän artiklan 3 kohdassa määritellyistä kahdenvälisistä kuljetuksista.
7. Asetuksissa (EY) N:o 1072/2009 ja (EY) N:o 1073/2009 määriteltyä kabotaasiliikennettä suorittavaa kuljettajaa on pidettävä direktiivin 96/71/EY nojalla lähetettynä työntekijänä.
8. Direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisen lähettämisen katsotaan päättyvän, kun kuljettaja jättää kansainvälisessä tavara- tai matkustajien kuljetuksessa vastaanottavan jäsenvaltion. Kyseistä lähettämiskautta ei saa laskea yhteen saman kuljettajan tai toisen kuljettajan, jonka tilalla hän toimii, suorittamiin tällaisiin kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvien aikaisempien lähettämiskausien kanssa.

¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitettut työehdot ja -olot, jotka vahvistetaan kansallisin laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin tai niiden alueella yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin tai joita muutoin sovelletaan direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyritysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Asiaankuuluvien tietojen on katettava erityisesti tällaisilla välineillä, mukaan lukien tapauksen mukaan työehtosopimukset, jotka ovat yleisesti sovellettavia kaikkiin samanlaisiin yrityksiin asianomaisella maantieteellisellä alueella, pakollisiksi tehdyt maksettavan palkan osatekijät.
10. Muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneita kuljetusyrityksiä ei saa kohdella suotuisammin kuin johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneita yrityksiä, myöskään silloin, kun yritykset suorittavat kuljetuksia kahden- tai monenvälisten sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn unionin markkinoille tai osaan niistä.

11. Poiketen siitä, mitä direktiivin 2014/67/EU 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat edellyttää vain seuraavia kuljettajien lähettämiseen liittyviä hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä:
- a) toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan velvollisuus viimeistään lähettämisen alkaessa toimittaa sen jäsenvaltion kansallisille toimivaltaisille viranomaisille, johon kuljettaja lähetetään, työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus käyttämällä asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustettuun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään, jäljempänä 'IMI', yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän monikielistä vakiomuotoista lomaketta; kyseisen lähettämistä koskevan ilmoituksen on sisällettävä seuraavat tiedot:
 - i) liikenteenharjoittajan henkilöllisyys, vähintään yhteisön liikenneluvan numeron muodossa, mikäli tämä numero on saatavilla;
 - ii) sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
 - iii) kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;

- iv) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;
 - v) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
 - vi) moottoriajoneuvojen rekisterikilvet;
 - vii) ovatko suoritettut kuljetuspalvelut tavaroiden kuljetusta, matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta;
- b) liikenteenharjoittajan velvollisuus varmistaa, että kuljettajan saatavilla on paperisessa tai sähköisessä muodossa seuraavat, ja kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville seuraavat, jos niitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa:
- i) kopio IMIn kautta toimitetusta työntekijän lähettämistä koskevasta ilmoituksesta;
 - ii) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut todisteet;

- iii) ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatunnukset, joissa kuljettaja oli harjoittaessaan kansainvälistä maantiekuljetusta tai kabotaasikuljetusta, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 rekisteröintiä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti;
- c) liikenteenharjoittajan velvollisuus lähettää IMIin yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän välityksellä lähettämiskauden jälkeen sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suorasta pyynnöstä, johon lähettäminen tapahtui, kopiot tämän kohdan b alakohdan ii ja iii alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista sekä asiakirja-aineisto, joka liittyy kuljettajan palkkaukseen lähettämisajalta, hänen työsopimuksensa tai vastaava asiakirja neuvoston direktiivin 91/533/ETY¹ 3 artiklan merkityksessä, kuljettajan työskentelyyn liittyvä työaikakirjanpito ja todistus palkanmaksun suorittamisesta.

¹ Neuvoston direktiivi 91/533/ETY, annettu 14 päivänä lokakuuta 1991, työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista (EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32).

Liikenteenharjoittajan on lähetettävä asiakirja-aineisto IMIn yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämispäivästä. Mikäli liikenteenharjoittaja ei toimita pyydettyä asiakirja-aineistoa kyseisessä määräajassa, sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon lähettäminen tapahtui, voivat IMIn kautta pyytää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia avustamaan direktiivin 2014/67/EU 6 ja 7 artiklan mukaisesti. Kun tällainen keskinäistä avunantoa koskeva pyyntö esitetään, liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy lähettämistä koskevaan ilmoitukseen ja muihin asiaankuuluviin tietoihin, jotka liikenteenharjoittaja on toimittanut IMIn yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta.

Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että ne toimittavat pyydetyn asiakirja-aineiston lähettämisen kohteena olleen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille IMIn välityksellä 25 työpäivän kuluessa keskinäistä avunantoa koskevan pyynnön esittämisestä.

Varmistaakseen tämän artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti sen, että kuljettajaa ei ole syytä pitää lähetettynä, jäsenvaltiot voivat ainoastaan valvontatoimenpiteenä asettaa kuljettajalle velvollisuuden säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa todisteita asiaankuuluvista kansainvälisistä kuljetuksista, kuten sähköisen kuljetusasiakirjan (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja todisteita, ja tämän kohdan b alakohdan iii alakohdassa tarkoitettuja ajopiirturirekisterit.

12. Valvontaa varten liikenteenharjoittajan on pidettävä 11 kohdan a alakohdassa tarkoitetut työntekijän lähettämistä koskevat ilmoitukset ajan tasalla IMIn yhteydessä olevassa julkisessa käyttöliittymässä.
13. Työntekijän lähettämistä koskevien ilmoitusten tiedot on tallennettava tarkastuksia varten IMIn rekisteriin 24 kuukauden ajaksi.

Jäsenvaltio voi antaa toimivaltaisille viranomaisille luvan toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille muuten kuin IMIn kautta IMIssä saatavilla olevia asiaankuuluvia tietoja sikäli kuin se on tarpeen lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen tarkastamiseksi ja kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen mukaisesti edellyttäen, että

- a) tiedot koskevat lähettämistä asianomaisen jäsenvaltion alueelle;
 - b) tietoja käytetään yksinomaan lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan; ja
 - c) kaikki tietojenkäsittely tapahtuu asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.
14. Komissio määrittää viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuusi kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksellä IMIn yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän toiminnallisuudet. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

15. Jäsenvaltioiden on vältettävä tarkastustoimenpiteiden toteuttamisessa tarpeettomia viivästyksiä, jotka saattavat vaikuttaa lähettämisen keston ja päivämääriin.
16. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja annettava toisilleen keskinäistä apua ja kaikki asiaankuuluvat tiedot direktiivissä 2014/67/EU ja asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädettyjen edellytysten mukaisesti.

2 artikla

Direktiivin 2006/22/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2006/22/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan otsikko seuraavasti:

"Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta".

2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"1 artikla

Kohde

Tällä direktiivillä vahvistetaan vähimmäisedellytykset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006* ja (EU) N:o 165/2014** ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY*** täytäntöönpanoa varten.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).".

3) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

"Näillä tarkastuksilla on tarkastettava joka vuosi laaja ja edustava otos asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan kuuluvista liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista sekä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvista liikkuvista työntekijöistä ja kuljettajista. Direktiivin 2002/15/EY mukaisissa tienvarsitarkastuksissa on rajoituttava seikkoihin, jotka voidaan tarkastaa tehokkaasti ajopiirturin ja siihen liittyvien valvontalaitteiden avulla. Direktiivin 2002/15/EY noudattamista koskeva kokonaisvaltainen tarkastus voidaan suorittaa vain yritysten tiloissa.";

b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta seuraavasti:

"Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä tarkastetaan vähintään 3 prosenttia. Kuljettajan on saatava tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon sellaisten todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä, jotka puuttuvat ajoneuvosta; tämä ei vaikuta kuljettajan velvollisuuteen varmistaa ajopiirturilaitteen asianmukainen käyttö.

Komissio voi 1 päivästä tammikuuta 2012 täytäntöönpanosäädöksellä korottaa prosentuaalisen vähimmäismäärän 4 prosenttiin edellyttäen, että 3 artiklan mukaisesti kootut tilastotiedot osoittavat, että keskimäärin yli 90 prosenttia kaikista tarkastetuista ajoneuvoista on varustettu digitaalisella ajopiirturilla. Päätöksessään asiasta komissio ottaa myös huomioon olemassa olevien valvontatoimenpiteiden tehokkuuden, erityisesti sen, onko yritysten tiloissa saatavilla digitaalisen ajopiirturin antamia tietoja. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

c) lisätään kohta seuraavasti:

"3 a. Kukin jäsenvaltio järjestää tarkastuksia direktiivin 2002/15/EY noudattamisesta ottaen huomioon tämän direktiivin 9 artiklassa säädetyn riskiluokitusjärjestelmän. Tarkastukset kohdennetaan yritykseen, jos yksi tai useampi sen kuljettajista on jatkuvasti tai vakavasti rikkonut asetusta (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014.";

d) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan ja direktiivin 2002/15/EY 13 artiklan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin on sisällyttävä teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien lukumäärä, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lukumäärä, tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä sekä ilmoitettujen säännösten rikkomisten lukumäärä ja luonne, ja niissä on ilmoitettava, kuljetettiin matkustajia vai tavaroita."

4) Korvataan 3 artiklan viides alakohta seuraavasti:

"Komissio tarkentaa tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksillä ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa mainittujen ryhmien määritelmiä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen."

5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Yhteistarkastukset

Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan kuuluvia kuljettajia ja ajoneuvoja teiden varsilla. Jäsenvaltioiden on lisäksi pyrittävä järjestämään yhteistarkastuksia yritysten tiloissa.

Kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaisten on toteutettava tällaiset yhteistarkastukset samanaikaisesti kunkin toimiessa omalla alueellaan."

6) Korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset on suunniteltava eri liikennetyypeistä ja yrityksistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Tarkastuksia on myös toteutettava, jos tienvarsitarkastuksissa on havaittu asetusten (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 tai direktiivin 2002/15/EY vakavia rikkomisia."

7) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) toimittaa joka toinen vuosi tilastotiedot komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti;"

ii) lisätään alakohta seuraavasti:

"d) varmistaa tietojen vaihtaminen tämän direktiivin 8 artiklan mukaisesti muiden jäsenvaltioiden kanssa siltä osin kuin on kyse niiden kansallisten säännösten soveltamisesta, joilla tämä direktiivi ja direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä."

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden välistä tietojen, kokemusten ja tiedustelutiedon vaihtoa edistetään ensisijaisesti mutta ei yksinomaan 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa sekä muissa mahdollisissa elimissä, jotka komissio voi nimetä täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen."

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

Tietojenvaihto

1. Nimettyjen elinten, joista on ilmoitettu komissiolle tämän direktiivin 7 artiklan mukaisesti, on vaihdettava keskenään myös asetuksen (EY) N:o 561/2006 22 artiklan 3 kohdan mukaisesti kahdenvälisesti saatavilla olevia tietoja:
 - a) tämän direktiivin voimaantulon jälkeen vähintään kerran kuudessa kuukaudessa;
 - b) yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltion perustellusta pyynnöstä.

2. Jäsenvaltion on toimitettava toisen jäsenvaltion 1 kohdan b alakohdan mukaisesti pyytämät tiedot 25 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhemmästä aikarajasta. Kiireellisissä tapauksissa tai tapauksissa, jotka vaativat ainoastaan rekistereiden, kuten riskiluokitusjärjestelmärekisterin, yksinkertaista tutkimista, pyydetty tiedot on toimitettava kolmen työpäivän kuluessa.

Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, että pyyntö ei ole riittävästi perusteltu, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Pyyntö esittäneen jäsenvaltion on esitettävä pyynnölleen lisäperusteita. Jos pyynnön esittänyt jäsenvaltio ei pysty esittämään pyynnölleen lisäperusteita, pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

Jos tietopyynnön täyttäminen tai tarkastusten tai tutkimusten tekeminen on vaikeaa tai mahdotonta, pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ja perusteltava asianmukaisesti, miksi kyseisten tietojen antaminen on vaikeaa tai mahdotonta. Asianomaisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään ratkaisun löytämiseksi.

Jos tietojen toimittamisessa jäsenvaltiolle, jonka alueelle työntekijä lähetetään, on jatkuvasti viivästyksiä, asiasta on tiedotettava komissiolle, ja se ryhtyy aiheellisiin toimenpiteisiin.

3. Tässä artiklassa säädetty tietojenvaihto on toteutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012* perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän, jäljempänä 'IMI', kautta. Tämä ei koske tietoja, joita jäsenvaltiot vaihtavat tekemällä suoraan tiedonhakuja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009** 16 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuihin kansallisiin sähköisiin rekistereihin.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1024/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 1).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).".

9) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetusta (EY) N:o 561/2006 tai asetusta (EU) N:o 165/2014 tai kansallisia säännöksiä, joilla direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Komissio vahvistaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kymmenen kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen kaavan, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan. Kyseisessä yhteisessä kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu, sekä se, onko maantiiliikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

b) poistetaan 2 kohdan toinen virke;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Luettelo asetukseen (EY) N:o 561/2006 ja asetukseen (EU) N:o 165/2014 kohdistuvista rikkomuksista ja niiden vakavuuden arviointi vahvistetaan ensimmäisen kerran liitteessä III.

Siirretään komissiolle valta antaa asetukseen (EY) N:o 561/2006 tai asetukseen (EU) N:o 165/2014 kohdistuvien rikkomusten vakavuuden arviointia laadittaessa tai päivitetessä delegoituja säädöksiä tämän direktiivin 15 a artiklan mukaisesti liitteen III muuttamiseksi, jotta otetaan huomioon sääntelyn kehitys ja tieliikenteen turvallisuuteen liittyvät näkökohdat.

Kaikkein vakavimpaan rikkomusten luokkaan olisi sisällytettävä asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 asiaankuuluvien säännösten noudattamatta jättäminen tavalla, josta aiheutuu huomattava kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riski.";

d) lisätään kohdat seuraavasti:

"4. Kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava asianomaisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana.

5. Jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitusjärjestelmäänsä sisältyvät tiedot asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitettujen yhteentoimivien kansallisten sähköisten rekisterien kautta suoraan muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi kyseisen asetuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti."

10) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

- "1. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksillä parhaita valvontakäytäntöjä koskevat ohjeet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Nämä ohjeet julkaistaan komission kaksivuotiskertomuksessa.";

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen lähestymistavan, jota sovelletaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 4 artiklan e alakohdassa määritellyn muun työn kausien kirjaamiseen ja valvomiseen, mukaan lukien kirjaamisen muoto ja erityistapaukset, joissa se on suoritettava, sekä sellaisen vähintään yhden viikon kauden kirjaamiseen ja valvomiseen, jonka aikana kuljettaja ei ole ajoneuvossa eikä voi harjoittaa toimintaa kyseisellä ajoneuvolla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen."

11) Korvataan 12–15 artikla seuraavasti:

"12 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 165/2014 42 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

13 artikla

Täytäntöönpanotoimenpiteet

Komissio vahvistaa jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan täytäntöönpanosäädöksiä, joiden tarkoituksena on erityisesti:

- a) edistää tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa yhteistä lähestymistapaa;
- b) edistää lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken;
- c) helpottaa kuljetusalan ja valvontaviranomaisten välistä vuoropuhelua.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

14 artikla

Neuvottelut kolmansien maiden kanssa

Unioni aloittaa heti tämän direktiivin voimaantulua neuvottelut asiaankuuluvien kolmansien maiden kanssa tällä direktiivillä vahvistettuja sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltamiseksi.

Jäsenvaltiot toimittavat tiedot, jotka koskevat kolmansista maista tulevien ajoneuvojen osalta tehtyjä tarkastuksia, komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti toimittamiensa tietojen yhteydessä siihen asti, kun kyseiset neuvottelut saadaan päätökseen.

15 artikla

Liitteiden ajantasaistaminen

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 a artiklan mukaisesti, jotta liitteitä I ja II voidaan muuttaa tarvittavien mukautusten tekemiseksi parhaiden käytäntöjen kehityksen huomioon ottamiseksi.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).".

12) Lisätään artikla seuraavasti:

"15 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutospäätöksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 9 artiklan 3 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artiklan 3 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa* vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevien 9 artiklan 3 kohdan ja 15 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

* EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1."

13) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) muutetaan A osa seuraavasti:

i) korvataan 1 ja 2 alakohta seuraavasti:

"1) päivittäiset ja viikoittaiset ajoajat, tauot sekä päivittäiset ja viikoittaiset lepoajat; lisäksi on tarkastettava edeltävien päivien piirturilevyt, joiden on oltava ajoneuvossa asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti, ja/tai saman ajanjakson osalta tiedot, jotka on tallennettu kuljettajakorttiin ja/tai tämän direktiivin liitteen II mukaisesti tallennuslaitteen muistiin ja/tai tulosteille;

- 2) asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulta ajanjaksolta tapaukset, joissa on ylitetty ajoneuvon suurin sallittu nopeus, jolloin tällaisina tapauksina pidetään kaikkia yli yhden minuutin pituisia ajanjaksoja, joina N₃-luokan ajoneuvon nopeus on ollut yli 90 kilometriä tunnissa tai M₃-luokan ajoneuvon nopeus yli 105 kilometriä tunnissa (ajoneuvoluokat N₃ ja M₃ sellaisina kuin ne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY*);

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).";

ii) korvataan 4 alakohta seuraavasti:

- "4) valvontalaitteen moitteeton toiminta (laitteen ja/tai kuljettajakortin ja/tai piirturilevyjen mahdollisen väärinkäytön määrittäminen) tai tarvittaessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen mukanaolo;"

iii) lisätään alakohta seuraavasti:

"6) direktiivin 2002/15/EY 4 artiklan a kohdassa säädetty 60 tunnin pidennetty viikoittainen enimmäistyöaika; direktiivin 2002/15/EY 4 ja 5 artiklassa säädetty muu viikoittainen työaika vain, kun tekniikka mahdollistaa tehokkaiden tarkastusten suorittamisen.";

b) muutetaan B osa seuraavasti:

i) lisätään ensimmäiseen kohtaan alakohdat seuraavasti:

"4) direktiivin 2002/15/EY 4, 5 ja 7 artiklassa säädettyjen keskimääräistä viikoittaista enimmäistyöaika, taukoja ja yötyötä koskevien vaatimusten noudattaminen;

5) yritysten velvoitteiden noudattaminen kuljettajien maksetun majoituksen ja työajan järjestämisen osalta asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 ja 8 a kohdan mukaisesti.";

ii) korvataan toinen alakohta seuraavasti:

"Jos säännöksiä todetaan rikutun, jäsenvaltiot voivat tarvittaessa määrittää muiden kuljetusketjuun kuuluvien yllyttäjien tai osallisten, kuten lähettäjiä, huolitsijoiden tai hankkijoiden, yhteisvastuun sekä varmistaa, että kuljetussopimukset mahdollistavat asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 noudattamisen."

3 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1024/2012 muuttaminen

Lisätään asetuksen (EU) N:o 1024/2012 liitteeseen kohdat seuraavasti:

"13. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY*, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta: 8 artikla.

14. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/...^{***}, annettu ... päivänä ...kuuta ..., direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta: 1 artiklan 14 kohta.

* EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

** EUVL L ..., ..., s.".

4 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen (EU) N:o 165/2014 42 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin tämän direktiivin numero ja päivämäärä ja täydennetään vastaava alaviite.

5 artikla
Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, jotka koskevat lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille 1 artiklan nojalla annettujen kansallisten säännösten noudattamatta jättämisestä määrättäviä seuraamuksia siinä tapauksessa, että ne ovat olleet tietoisia tai niiden olisi pitänyt kaikkien asiaankuuluvien olosuhteiden perusteella olla tietoisia siitä, että niiden tilaamaan kuljetuspalveluun liittyi kyseisten säännösten rikkomista.
2. Jäsenvaltioiden on säädettävä 1 artiklan nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.

6 artikla
Älykäs valvonta

Rajoittamatta direktiivin 2014/67/EU säännösten soveltamista jäsenvaltioiden on tämän direktiivin 1 artiklassa säädettyjen velvoitteiden valvonnan tehostamiseksi entisestään varmistettava, että niiden alueella sovelletaan johdonmukaista kansallista valvontastrategiaa. Kyseisessä strategiassa on keskityttävä yrityksiin, joilla on direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa tarkoitettu korkea riskiluokitus.

7 artikla

Arviointi

1. Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja erityisesti 1 artiklan vaikutusta 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta. Komission kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomus julkistetaan.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi säännöllisesti tätä direktiiviä ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Arvioinnin tuloksiin liitetään tarvittaessa asianmukaiset ehdotukset.

8 artikla

Koulutus

Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä koulutuksen tarjoamisessa valvontaviranomaisille nykyisten lainvalvontakehysten pohjalta.

Työnantajat ovat vastuussa sen varmistamisesta, että niiden kuljettajat saavat tietoa tästä direktiivistä johtuvista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan.

9 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä ilmoitettava nämä säännökset komissiolle.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä ... päivästä ...kuuta ... [18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta].

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

10 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

11 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja
