



Bryssel, 23. tammikuuta 2020
(OR. en)

Toimielinten väliset asiat:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

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

ILMOITUS: I/A-KOHTA

Lähettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea (Coreper I)/Neuvosto

Kom:n asiak. nro: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Asia: Liikkuvuuspaketti I:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

– Poliittinen yhteisymmärrys

Tämä lisäys koskee ehdotusta, jolla muutetaan direktiiviä 2006/22/EY ja vahvistetaan työntekijöiden lähettämistä koskeva erityissäännös.

Ehdotus

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi
direktiivejä 96/71/EY ja 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 hallinnollisesta yhteistyöstä
sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus)
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 lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jotta maantieliikenteen alasta saadaan turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen, on tarpeen varmistaa kuljettajien kannalta asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojele sekä liikenteenharjoittajien kannalta soveltuvat liiketoimintaedellytykset ja tasapuoliset kilpailuedellytykset.

¹ EUVL C, ... , s. .

² EUVL C, ... , s. .

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 edellyttää erityisen huomion kiinnittämistä siihen, että kuljettajat saavat ne edut, joihin heillä on oikeus, ja että lähinnä pienistä pk-yrityksistä koostuviin liikenteenharjoittajiin ei kohdistu kohtuuttomia hallinnollisia esteitä tai syrjiviä tarkastuksia, jotka rajoittavat aiheettomasti niiden vapautta tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja.
- (3) Samoista syistä maantieliikenteeseen sovellettavien kansallisten sääntöjen on oltava oikeasuhteisia ja perusteltuja siten, että niissä otetaan huomioon tarve varmistaa kuljettajien asianmukaiset sosiaaliset ja työolot ja helpottaa kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kilpailuun perustuvan tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden käyttämistä.
- (4) Sisämarkkinoiden jouhevan toiminnan kannalta on olennaisen tärkeää saavuttaa tasapaino sen välillä, että vahvistetaan kuljettajien sosiaalisia ja työoloja ja että helpotetaan kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kilpailuun perustuvan tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapauden käyttämistä.
- (5) Tieliikenteen alalla voimassa olevan unionin sosiaalilainsäädännön vaikuttavuuden ja tehokkuuden arvioinnissa havaittiin, että voimassa olevissa säännöksissä on tiettyjä aukkoja ja että niiden valvonnassa on puutteita esimerkiksi postilaatikkoyritysten käytön osalta. Lisäksi jäsenvaltioiden välillä on eroavaisuuksia sääntöjen tulkinnassa, soveltamisessa ja täytäntöönpanossa, mikä aiheuttaa kuljettajille ja liikenteenharjoittajille raskaan hallinnollisen rasitteen. Tämä luo oikeudellista epävarmuutta, mikä on haitallista alan työ- ja sosiaalisten olosuhteiden sekä kilpailuolosuhteiden kannalta.

- (6) Sen varmistamiseksi, että Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivejä 96/71/EY³ ja 2014/67/EU⁴ sovelletaan asianmukaisesti, olisi vahvistettava valvontaa ja yhteistyötä unionin tasolla kuljettajien lähettämiseen liittyvien petosten torjumiseksi.
- (7) Työ- ja lepoaikasäännösten 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/EY⁵ vahvistetut yhdenmukaista valvontaa koskevat voimassa olevat vaatimukset koskemaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY⁶ vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisen valvontaa.
- (8) Kun otetaan huomioon, millaisia tietosarjoja tarvitaan tarkastusten tekemiseksi direktiivissä 2002/15/EY vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisesta, tienvarsitarkastusten kattavuus riippuu siitä, onko riittävän pitkiä ajanjaksoja kattavaa mahdollistavaa teknologiaa kehitetty ja otettu käyttöön. Tienvarsitarkastukset olisi rajattava seikkoihin, jotka jo voidaan tarkastaa ajopiirturia ja tähän liittyviä ajoneuvon muita laitteita käyttäen, kun taas kokonaisvaltaisille tarkastuksille on varattava tilat.

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (9) Tienvarsitarkastukset olisi tehtävä tehokkaasti ja nopeasti, jotta ne voisivat mahdollisimman vähän aikaa ja aiheuttaisivat kuljettajalle mahdollisimman vähän viivytystä. Olisi selkeästi pidettävä erillään liikenteenharjoittajien velvollisuudet ja kuljettajien velvollisuudet.
- (10) 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) 2019/1149⁷ 1 artiklan 4 kohdassa ja kattaa direktiivin 2006/22/EY, voisi olla merkittävä rooli yhteistarkastuksia suorittavien jäsenvaltioiden avustamisessa.
Euroopan työviranomaisen voisi yhtä lailla tukea koulutustoimia.
- (11) Tieliikenteen alan sosiaalisten sääntöjen täytäntöönpanoon liittyvä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on osoittautunut riittämättömäksi, mikä tekee valtioiden rajat ylittävistä valvonnasta vaikeampaa, tehotonta ja epä johdonmukaista. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa puitteet toimivaa yhteydenpitoa ja vastavuoroista avunantoa varten, mukaan luettuna rikkomuksia koskeva tiedonvaihto ja tiedottaminen valvontaan liittyvistä hyvistä käytännöistä.
- (12) Jotta voidaan edistää vaikuttavaa hallinnollista yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009⁸ 16 artiklan 5 kohdassa jäsenvaltioita vaaditaan liittämään kansalliset sähköiset rekisterinsä yhteen maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla. Kyseisessä järjestelmässä olisi oltava käytettävissä laajemmat tiedot tienvarsitarkastuksia varten.

⁷ 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).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

- (13) Jotta helpotettaisiin ja parannettaisiin jäsenvaltioiden välistä yhteydenpitoa, varmistettaisiin sosiaalialan sääntöjen yhdenmukaisempi soveltaminen liikennealalla ja helpotettaisiin maantieliikenteen harjoittajien hallinnollisten vaatimusten noudattamista niiden lähettäessä kuljettajia, komission olisi kehitettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012⁹ perustettuun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään (IMI) yksi tai useampi uusi moduuli. On tärkeää, että IMI-järjestelmän avulla voidaan tarkastaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen voimassaolo tienvarsitarkastuksissa.
- (14) Jäsenvaltioiden välisen tehokkaan hallinnollisen yhteistyön ja keskinäisen avunannon puitteissa harjoitettavassa tietojenvaihdossa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) 2016/679¹⁰ ja (EU) 2018/1725¹¹ vahvistettuja henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä. Sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) kautta tapahtuvassa tiedonvaihdossa olisi noudatettava myös asetusta (EU) N:o 1024/2012.
- (15) Jotta helpotetaan tässä direktiivissä säädettyjen, työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaa, maantieliikenteen harjoittajien olisi toimitettava työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joihin ne lähettävät kuljettajia.
- (16) 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 IMI-järjestelmään.

⁹ 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).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

- (17) Jotta valvonnan vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta voitaisiin parantaa entisestään, on suotavaa kehittää nykyisten kansallisten riskiluokitusjärjestelmien ominaisuuksia ja käyttöä. Riskiluokitusjärjestelmiin sisältyvien tietojen saanti antaisi mahdollisuuden kohdentaa valvontaa paremmin liikenteenharjoittajiin, jotka eivät noudata sääntöjä, ja liikenneyritysten riskiluokituksen arviointiin kehitetyllä yhdenmukaisella kaavalla voitaisiin edistää liikenteenharjoittajien tasapuolisempaa kohtelua valvonnassa.
- (18) Reilun kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi työntekijöille ja yrityksille on tarpeen edetä kohti älykästä valvontaa ja tukea kaikin keinoin riskiluokitusjärjestelmien täysimääräistä käyttöönottoa ja käyttöä.
- (19) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2006/22/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Komission olisi varmistettava yritysten yhdenvertainen kohtelu otettaessa huomioon tässä direktiivissä määritellyt kriteerit yhteisen kaavan kehittämiseksi yritysten riskiluokituksen laskemista varten. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹² mukaisesti.
- (20) 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 rajoittaa aiheuttomasti vapautta tarjota valtioiden rajat ylittäviä maantieliikennepalveluja, ja sillä on negatiivisia sivuvaikutuksia työllisyyteen ja liikennealan yritysten kilpailukykyyn. Hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä on tarpeen yhdenmukaistaa, jotta liikenteenharjoittajat eivät joudu kärsimään tarpeettomista viivästyksistä.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

- (21) Kuljetusyriityksiä sitovat tietyt työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevat erityiset säännöt, joiden rikkomisesta on niille seurauksia. Kuljetuspalveluja maantieliikenteen tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden olisi myös säädettävä selkeistä ja ennustettavissa olevista säännöistä, jotka koskevat lähettäjiille, rahtaajille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille määrättäviä seuraamuksia siinä tapauksessa, että ne ovat olleet tietoisia tai niiden olisi pitänyt kaikkien asianomaisten olosuhteiden perusteella olla tietoisia siitä, että niiden tilaamaan kuljetuspalveluun liittyy työntekijöiden lähettämistä koskevien erityisten sääntöjen rikkomista.
- (22) Komissio totesi 8 päivänä maaliskuuta 2016 direktiivin 96/71/EY tarkistusta koskevassa ehdotuksessaan¹³, että kyseisen direktiivin täytäntöönpanosta seuraa erityisiä oikeudellisia kysymyksiä ja vaikeuksia erittäin liikkuvalla maantieliikenteen alalla ja että ongelmiin voitaisiin parhaiten puuttua alakohtaisella maantieliikennelainsäädännöllä.
- (23) 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 suojele 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.
- (24) Liikennealalle luontaisen liikkuvuuden vuoksi kuljettajia ei yleensä lähetetä toiseen jäsenvaltioon palvelun tarjoamista koskevilla sopimuksilla pidemmäksi ajaksi kuten joskus tapahtuu muilla aloilla. Siksi olisi nimenomaisesti selvennettävä olosuhteet, joissa työntekijöiden pitkäaikaista lähettämistä työhön toisen jäsenvaltioon koskevia direktiivin 96/71/EY sääntöjä ei sovelleta kyseisiin kuljettajiin.
- (25) Tällaisten tasapuolisten perusteiden olisi perustuttava käsitteeseen, jonka mukaan tarjottavalla palvelulla ja kuljettajalla on oltava riittävä yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen. Sääntöjen valvonnan helpottamiseksi eri kuljetustyyppien välillä olisi tehtävä ero sen perusteella, missä määrin niillä on yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen.

¹³ COM(2016)128.

- (26) Olisi selvennettävä, että kansainvälisessä kuljetuksessa, johon liittyy kauttakulku jonkin jäsenvaltion alueen kautta, ei ole kyse työntekijöiden lähettämisestä. Kyseiselle kuljetukselle on ominaista se, että kuljettaja ajaa jäsenvaltion halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia ja että mainituista syistä kuljettajan toimien ja kauttakulkujäsenvaltion välillä ei ole merkityksellistä yhteyttä. Esimerkiksi hygieniasyistä tehtävät pysähdykset eivät muuta sitä, että kuljettajan läsnäolo jäsenvaltiossa katsotaan kauttakuluksi.
- (27) Kun kuljettaja suorittaa kahdenvälistä kuljetusta yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiosta toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueelle tai sijoittautumisjäsenvaltioon, palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon. Kuljettaja voi suorittaa yhden matkan aikana useita kahdenvälisiä kuljetuksia. Valtioiden rajat ylittävien maantieliikennepalvelujen tarjoamisen vapautta rajoitettaisiin kohtuuttomasti, mikäli työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ja siksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa taattuja työehtoja ja -oloja sovellettaisiin tällaisiin kahdenvälisiin kuljetuksiin.
- (28) Toisaalta riittävä yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on olemassa, kun kuljettaja suorittaa muun tyyppistä kuljetusta, erityisesti kabotaasikuljetuksia tai muita kuin kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia kyseisessä jäsenvaltiossa. Tämä riittävä yhteys on olemassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 1072/2009¹⁴ ja (EY) N:o 1073/2009¹⁵ 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 kyseiseen vastaanottavaan jäsenvaltioon kuin sijoittautumisjäsenvaltioon. Näissä tapauksissa alakohtaisia sääntöjä vaaditaan ainoastaan hallinnollisten vaatimusten ja valvontatoimenpiteiden osalta.

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

- (29) Silloin, kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantieosuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantieosuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Toisaalta yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä, kun kuljetus kyseisellä maantieosuudella tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena, ja siksi tällaisessa tapauksessa olisi sovellettava työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.
- (30) Kuljetusyrietykset tarvitsevat oikeusvarmuutta säännöistä ja vaatimuksista, joita niiden on noudatettava. Näiden sääntöjen ja vaatimusten olisi oltava selkeitä, ymmärrettäviä ja helposti liikennealan yritysten saatavilla sekä mahdollistettava tehokkaat tarkastukset. On tärkeää, että uusilla säännöillä ei luoda tarpeetonta hallinnollista rasitetta ja että niissä otetaan asianmukaisesti huomioon pk-yritysten edut.
- (31) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitetut työehdot ja -olot, jotka vahvistetaan kansallisin laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin tai kyseisessä jäsenvaltiossa yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin tai joita muutoin sovelletaan mainitun direktiivin 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, mukaan lukien tapauksen mukaan työehtosopimuksin, joita yleisesti sovelletaan kaikkiin samanlaisiin yrityksiin kyseisellä maantieteellisellä alueella, asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyrietysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Asianomaisten tietojen olisi katettava etenkin tällaisilla välineillä pakollisiksi tehdyt maksettavan palkan osatekijät. Mainitun direktiivin mukaisesti on pyrittävä saamaan työmarkkinaosapuolet mukaan.
- (32) Muihin kuin EU:n jäsenvaltioihin sijoittautuneet liikenteenharjoittajat luovat EU:n liikenteenharjoittajille kasvavia kilpailuhaasteita. Siksi on ehdottoman tärkeää varmistaa, että unionin yrityksiä 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 yritykset suorittavat kuljetuksia unionin markkinoille pääsyyn oikeuttavien kahden- tai monenvälisen sopimusten nojalla.

- (33) Kansainvälisen liikennefoorumin monenvälinen kiintiöjärjestelmä on yksi tärkeimmistä välineistä säännellä muiden kuin EU:sta olevien liikenteenharjoittajien pääsyä EU:n markkinoille ja EU:n liikenteenharjoittajien pääsyä EU:n ulkopuolisille markkinoille. Kansainvälisen liikennefoorumin kullekin jäsenmaalle myönnettävien lupien lukumäärä päätetään vuosittain. Jotta varmistetaan, että unionin yrityksiä ei kohdella syrjivästi, myös tähän liittyvästä jäsenvaltioiden velvoitteesta on huolehdittava sovittaessa EU:n markkinoille pääsyn ehdoista kansainvälisen liikennefoorumin puitteissa.
- (34) Lisäksi 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 561/2006¹⁶ 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti mukautettava valvontamekanismit, joita voidaan käyttää sen tarkastamiseen, että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat noudattavat kansallisia ja unionin sosiaalialan sääntöjä, vastaamaan unionin liikenteenharjoittajiin sovellettavia valvontamekanismeja.
- (35) Jotta varmistetaan työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten sääntöjen vaikuttava ja tehokas valvonta ja vältetään aiheuttamasta ulkomaisille liikenteenharjoittajille suhteetonta hallinnollista rasitetta, maantieliikenteen alalle olisi vahvistettava erityisiä hallinnollisia ja valvontavaatimuksia, joissa hyödynnetään täysimääräisesti digitaalisen ajopiirturin kaltaisia valvontavälineitä. Tässä direktiivissä ja direktiivissä 96/71/EY asetettujen velvoitteiden noudattamisen seuraamiseksi ja samalla tämän tehtävän yksinkertaistamiseksi jäsenvaltioiden olisi sallittava kohdistaa maantieliikenteen harjoittajiin ainoastaan ne tässä direktiivissä säädetyt hallinnolliset vaatimukset, joita voidaan soveltaa maantieliikenteen alaan.
- (36) Kuljettajien hallinnollinen rasite ja asiakirjojen hallinnointitehtävät olisi pidettävä kohtuullisina. Siksi vaikka tiettyjen asiakirjojen olisi oltava saatavilla ajoneuvossa tienvarsitarkastuksia varten, maantieliikenteen harjoittajien ja tarvittaessa liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten olisi asetettava muut asiakirjat saataville IMI-järjestelmän julkisen käyttöliittymän välityksellä. Toimivaltaisten viranomaisten olisi toimittava direktiivissä 2014/67/EU säädetyin jäsenvaltioiden keskinäisen avunannon puitteissa.

¹⁶ 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).

- (37) Koska muutamissa jäsenvaltioissa työmarkkinaosapuolilla on keskeinen rooli sosiaalialan lainsäädännön valvonnassa maantieliikenteen alalla, jäsenvaltioiden olisi sallittava toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille IMI-järjestelmän kautta jaetut asianomaiset tiedot vain ja ainoastaan lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaa varten kuitenkin asetusta (EU) N:o 2016/679 noudattaen. Asianomaiset tiedot olisi toimitettava työmarkkinaosapuolille IMI-järjestelmän ulkopuolella.
- (38) Tämän direktiivin liitteiden mukauttamiseksi parhaissa käytännöissä tapahtuvaan kehitykseen komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti kyseisten liitteiden 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 sopimuksessa¹⁷ 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.
- (39) 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.
- (40) Tätä direktiiviä olisi sovellettava ... päivästä ... kuuta ... [18 kuukauden kuluttua voimaantulopäivästä]. Kyseinen päivämäärä on ajankohta, josta alkaen direktiiviä 2018/957 sovelletaan maantieliikenteen alaan kyseisen direktiivin 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
- (41) Direktiivi 2006/22/EY olisi sen vuoksi muutettava,

¹⁷ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

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 näiden 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 jotain direktiivin 96/71/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista valtioiden välisistä toimenpiteistä.
3. Direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 a kohdan mukaisen lähettämisen katsotaan päättyvän, kun kuljettaja jättää kansainvälisessä tavara- tai henkilökuljetuksessa vastaanottavan jäsenvaltion. Kyseistä lähettämiskautta ei saa laskea yhteen saman kuljettajan tai toisen kuljettajan, jonka tilalla hän toimii, tällaisiin kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvien aikaisempien lähettämiskausien kanssa.
4. Kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta.

Tässä direktiivissä kahdenvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan tavaroiden osalta tavaroiden siirtoa kuljetussopimuksen pohjalta 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.

5. Siitä päivästä alkaen, jolloin kuljettajien on kirjattava rajanylitystiedot manuaalisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014¹⁸ 34 artiklan 7 kohdassa vaaditun mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava myös 4 kohdassa tarkoitettua vapautusta tavaraliikenteen osalta, kun kuljettaja kahdenvälisen kuljetuksen lisäksi suorittaa yhden kuormaamisen ja purkamisen jäsenvaltioissa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa.

Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole ollut muuta toimintaa, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, poikkeusta sovelletaan enintään kahteen kuormaamiseen ja/tai purkamiseen edellä säädetyin edellytyksin.

Tätä vapautusta sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, jona älykäs ajopiirturi, joka kirjaa asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut rajanylitykset ja lisätoiminnan, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltioissa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen tässä kohdassa tarkoitettua vapautusta sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

6. Tässä direktiivissä asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 määritellyssä kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä on kyse kahdenvälisestä kuljetuksesta, kun kuljettaja
- ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa tai
 - ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa tai

¹⁸ 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).

- ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan.

7. Siitä päivästä alkaen, jona kuljettajien on kirjattava rajanylitykset manuaalisesti, kuten asetuksen (EU) 165/2014 34 artiklan 7 kohdassa edellytetään, jäsenvaltioiden on sovellettava myös 6 kohdassa tarkoitettua vapautusta henkilöliikenteen osalta, kun kahdenvälistä kuljetusta suorittava kuljettaja lisäksi

- ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai
- jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen, että kuljettaja ei tarjoa henkilöliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Tätä vapautusta sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, jona älykäs ajopiirturi, joka kirjaa asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut rajanylitykset ja lisätoiminnan, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltioissa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen tässä kohdassa tarkoitettua vapautusta sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

8. Asetuksissa (EY) N:o 1072/2009 ja 1073/2009 määriteltyä kabotaasia suorittavaa kuljettajaa on pidettävä direktiivin 96/71/EY nojalla lähetettynä työntekijänä.
9. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle, jonka kautta kuljettaja ajaa kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia.

10. Siinä tapauksessa, että kuljettaja suorittaa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY¹⁹ määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden, kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, jos tieosuus itsessään koostuu 4 kohdassa määritellyistä kahdenvälisistä kuljetuksista.
11. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitetut työehdot ja -olot, jotka vahvistetaan kansallisin laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin tai kyseisessä jäsenvaltiossa yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin tai joita muutoin sovelletaan mainitun direktiivin 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyritysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Asianomaisten tietojen olisi katettava etenkin tällaisilla välineillä, mukaan lukien tapauksen mukaan työehtosopimuksilla, joita yleisesti sovelletaan kaikkiin samanlaisiin yrityksiin kyseisellä maantieteellisellä alueella, pakollisiksi tehdyt maksettavan palkan osatekijät.
12. Muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneita kuljetusyrityksiä ei saa kohdella suotuisammin kuin johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneita yrityksiä, myöskään silloin, kun yritykset suorittavat kuljetuksia kahden- tai monenvälisen sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn unionin markkinoille tai osaan niistä.
13. 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:

¹⁹ 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).

- a) toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen maantielikenteen harjoittajan 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 (IMI) yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän monikielistä vakionuotoista lomaketta. Lähettämistä koskevan ilmoituksen on sisällettävä seuraavat tiedot:
- i) maantielikenteen harjoittajan henkilöllisyys, vähintään yhteisön liikenneluvan numeron muodossa, mikäli saatavilla;
 - ii) sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteys henkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
 - iii) seuraavat tiedot lähetettävästä kuljettajasta: kuljettajan henkilöllisyys, kuljettajan asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
 - iv) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;
 - v) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
 - vi) moottoriajoneuvojen rekisterikilvet;
 - vii) kuljetuspalvelun tyyppi, esimerkiksi tavaroiden kuljetus, matkustajien kuljetus, kansainvälinen kuljetus, kabotaasikuljetus;
- b) maantielikenteen harjoittajan velvollisuus varmistaa, että kuljettajalla on saatavilla ja että kuljettaja säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa seuraavat:
- i) kopia IMIn kautta toimitetusta, työntekijän lähettämistä koskevasta ilmoituksesta;

- ii) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, esimerkiksi sähköiset kuljetusasiakirjat (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklassa tarkoitetut todisteet;
 - iii) ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maakoodit, joissa kuljettaja on ollut harjoittaessaan kansainvälistä maantiekuljetusta tai kabotaasikuljetusta, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 tietojen syöttämistä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti;
- c) maantieliikenteen harjoittajan velvollisuus lähettää IMIn julkisen käyttöliittymän välityksellä lähettämiskauden jälkeen sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suorasta pyynnöstä, johon lähettäminen tapahtui, kopiot b alakohdan ii ja iii alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista sekä asiakirja-aineisto lähetetyn kuljettajan palkkauksesta lähettämisajalta, hänen työsopimuksensa tai vastaava asiakirja neuvoston direktiivin 91/533/ETY²⁰ 3 artiklan merkityksessä, kuljettajan työskentelyyn liittyvä työaikakirjanpito ja todistus palkanmaksun suorittamisesta.

Maantieliikenteen harjoittajan on lähetettävä asiakirja-aineisto IMIn julkisen käyttöliittymän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämispäivästä. Mikäli liikenteenharjoittaja ei toimita pyydettyä asiakirja-aineistoa asetetussa 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 julkisen käyttöliittymän kautta.

²⁰ 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 sijoittautumisjäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että lähettämisen kohteena olleen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten pyytämät asiakirjat toimitetaan IMIn välityksellä 25 työpäivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

Varmistaakseen 4–7 kohtien mukaisesti sen, että kuljettajia ei ole syytä pitää lähetettyinä, jäsenvaltiot voivat ainoastaan valvontatoimenpiteenä asettaa kuljettajan velvollisuuden säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa todisteita asiaankuuluvasta kansainvälisestä kuljetuksesta, esimerkiksi sähköiset kuljetusasiakirjat (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklassa tarkoitetut todisteet, ja b alakohdan iii alakohdassa tarkoitetut ajopiirturirekisterit.

14. Valvontaa varten liikenteenharjoittajan on pidettävä 13 kohdan a alakohdassa tarkoitetut työntekijän lähettämistä koskevat ilmoitukset ajan tasalla IMIn julkisessa käyttöliittymässä.
15. Ilmoitusten sisältämät tiedot on tallennettava tarkastuksia varten IMIn rekisteriin 24 kuukauden ajaksi.

Jäsenvaltiot voivat antaa toimivaltaisille viranomaisille luvan toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille IMIn ulkopuolella IMI-järjestelmän asianomaisia tietoja sikäli kuin se on tarpeen lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen tarkastamiseksi ja kansallisten lakien ja käytäntöjen mukaisesti edellyttäen, että

- tiedot koskevat lähettämistä kyseisen jäsenvaltion alueelle,
- tietoja käytetään yksinomaan lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan ja
- tietojenkäsittelyssä noudatetaan asetusta (EU) 2016/679.

16. Komissio määrittää viimeistään [EUVL: kuusi kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksellä IMIn julkisen käyttöliittymän toiminnallisuudet. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

17. Jäsenvaltioiden on vältettävä tarkastustoimenpiteiden toteuttamisessa tarpeettomia viivästyksiä, jotka voivat vaikuttaa lähettämisen kestoon ja päivämääriin.
18. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja annettava toisilleen 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 direktiivin nimi seuraavasti:

"Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, Euroopan parlamentin ja neuvoston 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

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 (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 täytäntöönpanoa koskevissa tienvarsitarkastuksissa on rajoituttava sääntöihin, jotka ovat tehokkaasti tarkastettavissa ajopiirturia ja siihen liittyviä valvontalaitteita käyttäen. Direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskeva kokonaisvaltainen tarkastus voidaan suorittaa vain yritysten tiloissa.";

- b) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja asetuksen (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 tienvarsitarkastuksen aikana, jotka puuttuvat ajoneuvosta; tämä ei vaikuta kuljettajan velvollisuuksiin varmistaa ajopiirturilaitteen asianmukainen käyttö.";

- c) Lisätään kohta seuraavasti:

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

- 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, ilmoitettujen säännösten rikkomisten lukumäärä ja luonne sekä tiedot siitä, kuljetettiinko matkustajia vai tavaroita.";

4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan asetusten (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 tarkastukset samanaikaisesti kunkin toimiessa omalla alueellaan.";

5) 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.";

6) Korvataan 7 artiklan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

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

7) Lisätään 7 artiklan 1 kohtaan 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.";

8) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Nimettyjen elinten, joista on ilmoitettu komissiolle 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.";

b) Lisätään kohta seuraavasti:

"1 a. Jäsenvaltioiden on toimitettava toisen jäsenvaltion tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti pyytämät tiedot 25 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta.

Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhemmästä aikarajasta. Kiireellisissä tapauksissa tai tapauksissa, jotka vaativat rekistereiden, kuten riskiluokitusjärjestelmän, yksinkertaista tutkimista, pyydetyt tiedot on toimitettava kolmen työpäivän kuluessa.

Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, että pyyntö ei ole riittävästi perusteltu, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 10 työpäivän kuluessa.

Pyynnön esittäneen jäsenvaltion on esitettävä pyynnölleen lisäperusteita. Jos tämä ei ole mahdollista, jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

Jos tietopyynnön täyttäminen tai tarkastusten tai tutkimusten tekeminen on vaikeaa, pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa ja perusteltava asianmukaisesti, miksi kyseisten tietojen antaminen on vaikeaa tai mahdotonta. Kyseisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään, jotta esiin tulleet ongelmat saataisiin ratkaistua.

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

c) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Tässä artiklassa säädetty tietojenvaihto on toteutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012* perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) kautta, lukuun ottamatta 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, maantieliikenteen 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 [EUVL: kymmenen kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen kaavan, jolla yritysten riskiluokitus lasketaan ja jossa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu, sekä se, onko liikenneyritys 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 ottaen huomioon sääntelyn kehityksen ja tieliikenteen turvallisuuden liittyvät näkökohdat.

Kaikkein vakavimpaan rikkomusten luokkaan olisi sisällytettävä asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 asianomaisten säännösten rikkomisen 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 riskiluokitusjärjestelmään 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) Korvataan 11 artiklan 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 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

11) Korvataan 12 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.

* 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) Korvataan 13 artiklan b alakohta seuraavasti:

"b) edistää lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken;"

- 13) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

"14 artikla

Neuvottelut kolmansien maiden kanssa

Unioni aloittaa heti tämän direktiivin voimaantultua neuvottelut asianomaisten 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.";

14) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

"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 pohjalta.";

15) Lisätään artikla seuraavasti:

"15 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän direktiivin voimaantulopäivästä] viiden vuoden ajaksi 9 artiklan 3 kohdassa ja 15 artikkelissa 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 tarkoitetun säädösvallan siirron. 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 myöhempänä, 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.";

16) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan A osan 1 kohta 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;"

b) korvataan A osan 2 kohta seuraavasti:

"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 (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).";

c) korvataan A osan 4 kohta 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;"

d) Lisätään A osaan 6 kohta 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.";

e) korvataan B osan 2 kohta seuraavasti:

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

f) Lisätään B osaan kohdat seuraavasti:

"4) direktiivin 2002/15/EY 4, 5 ja 7 artiklassa säädetyt keskimääräistä viikoittaista enimmäistyöaika, taukoja ja yötyötä koskevat vaatimukset.

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."

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) .../... direktiivejä 96/71/EY ja 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 hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta: [1] artiklan [14 kohta]."

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.

5 artikla

Säännöt ja seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä säännöistä, jotka koskevat lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille tämän direktiivin 1 artiklan noudattamatta jättämisestä määrättäviä seuraamuksia siinä tapauksessa, että ne ovat olleet tietoisia tai niiden olisi pitänyt kaikkien asianomaisten olosuhteiden perusteella olla tietoisia siitä, että niiden tilaamaan kuljetuspalveluun liittyy mainitun direktiivin rikkomista.

2. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin 1 artiklan nojalla annettujen 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 on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia. Strategiassa on keskityttävä yrityksiin, joilla on Euroopan parlamentin ja neuvoston 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 direktiivin soveltamisesta. Komission kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomus julkistetaan.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi säännöllisesti direktiiviä ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin 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 tähän direktiivin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista.

9 artikla

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [EUVL: lisätään päivämäärä – 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Niiden on sovellettava näitä toimenpiteitä [EUVL: lisätään sama päivämäärä kuin edellisessä kohdassa].

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

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

11 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty [...],

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja