

Euroopan unionin virallinen lehti

L 249



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

63. vuosikerta

31. heinäkuuta 2020

Sisältö

I Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset

ASETUKSET

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 1
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen 17
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista ⁽¹⁾ 33

DIREKTIIVIT

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, 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 49

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2020/1054,

annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,

asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta

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 lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kuljettajien hyvät työolot ja maantiekuljetusyritysten tasapuoliset liiketoimintaedellytykset ovat keskeisen tärkeitä turvallisen, tehokkaan ja sosiaalisesti vastuullisen tieliikennesektorin luomiseksi, jotta voidaan varmistaa syrjimättömyys ja houkutella päteviä työntekijöitä. Tämän prosessin helpottamiseksi on olennaista, että tieliikennettä koskevat unionin sosiaalialan säännöt ovat selkeitä, oikeasuhteisia, tarkoituksenmukaisia ja helppoja soveltaa ja valvoa ja että ne pannaan täytäntöön tehokkaasti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa.
- (2) Voimassa olevien tieliikennettä koskevien unionin sosiaalialan sääntöjen ja etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ⁽⁴⁾ täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden arvioinnin jälkeen kyseisten oikeudellisten puitteiden täytäntöönpanossa yksilöitiin tiettyjä puutteita. Viikoittaisia lepoaikoja, lepotiloja ja monimiehitystilanteissa pidettäviä taukoja koskevien sääntöjen epäselvyys sekä kuljettajien kotiin palaamista koskevien sääntöjen puute ovat johtaneet erilaisiin tulkintoihin ja täytäntöönpanokäytäntöihin jäsenvaltioissa. Useissa jäsenvaltioissa on hiljattain hyväksytty yksipuolisia toimenpiteitä, joilla lisätään entisestään oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua. Vuorokautisilla ja viikoittaisilla enimmäisajoajoilla parannetaan kuitenkin tehokkaasti kuljettajien sosiaalisia oloja sekä yleistä liikenneturvallisuutta. Jatkuvat toimet ovat välttämättömiä sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi.

⁽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 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 151, 6.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Liikenneturvallisuuden edistämiseksi on tärkeää, että kuljetusyrityksiä kannustetaan omaksumaan turvallisuuskulttuuri, jota noudatetaan kaikilla tasoilla. Erityisesti ei saisi sallia suoritusperusteisen palkan kytkemistä aikaan, joka tarvitaan matkustajien kuljettamiseen määränpäihinsä tai tavaroiden toimittamiseen, jotta vältetään ajo- ja lepoaikasääntöjen rikkominen tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 jälkiarvioinnissa vahvistettiin, että unionin sosiaalialan sääntöjen epäjohtonmukainen ja tehoton täytäntöönpano johtuu pääasiassa epäselvistä säännöistä, valvontavälineiden tehottomasta ja epäyhtenäisestä käytöstä ja jäsenvaltioiden välisestä riittämättömästä hallinnollisesta yhteistyöstä.
- (5) Selkeyden ja johdonmukaisuuden parantamiseksi olisi määriteltävä poikkeus asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan ajoneuvon ei-kaupallisen käytön osalta.
- (6) Selvät, alalle soveltuvat, oikeasuhteiset ja tasapuolisesti täytäntöönpannut säännöt ovat ratkaisevan tärkeitä myös kuljettajien työolojen kohentamista koskevien poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja erityisesti vääristymättömyyden ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi liikenteenharjoittajien välillä sekä kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden edistämiseksi.
- (7) Taukoja koskevat voimassa olevat vaatimukset ovat osoittautuneet soveltumattomiksi ja epäkäytännöllisiksi ryhmässä ajavien kuljettajien kannalta. Sen vuoksi on asianmukaista mukauttaa taukojen rekisteröintiä koskevaa vaatimusta ryhmässä ajavien kuljettajien suorittamien kuljetusten erityispiirteiden mukaan kuljettajan turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta vaarantamatta.
- (8) Pitkän matkan kansainvälisiä tavarakuljetuksia suorittavat kuljettajat viettävät pitkiä kausia poissa kotoa. Säännöllistä viikoittaista lepoaika koskevat nykyiset vaatimukset voivat pidentää kyseisiä kausia tarpeettomasti. Sen vuoksi on suotavaa mukauttaa säännöllistä viikoittaista lepoaika koskevia säännöksiä niin, että kuljettajien on helpompi suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia sääntöjen mukaisesti ja mennä kotiinsa säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa varten ja saada täysi korvaus kaikista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista. Koska matkustajaliikenne ja tavarakuljetus ovat erilaisia, tätä mahdollisuutta ei olisi sovellettava matkustajaliikenteessä toimiviin kuljettajiin.
- (9) Lepoajojen aikataulutuksen mahdollisen joustavuuden olisi oltava kuljettajalle läpinäkyvää ja ennakoitavaa, eikä se saisi millään tavalla vaarantaa liikenneturvallisuutta lisäämällä kuljettajien väsymystä tai huonontaa työolosuhteita. Tämä joustavuus ei siten saisi muuttaa kuljettajan nykyistä työaikaa tai kahden viikon enimmäisajoaika ja siihen olisi sovellettava lyhennetyistä lepoajoista saatuja korvauksia koskevia tiukempia sääntöjä.
- (10) Jotta voidaan varmistaa, että tätä joustavuutta ei käytetä väärin, on välttämätöntä määritellä sen soveltamisala ja säätää myös asianmukaisesta valvonnasta. Kyseinen soveltamisala olisi sen vuoksi rajattava kuljettajiin, jotka käyttävät lyhennetyt viikoittaiset lepoaikansa viiteajanjakson aikana yrityksen jäsenvaltioiden ulkopuolella ja kuljettajan asuinmaan ulkopuolella. Tämä voidaan tarkistaa ajopiirturirekisteristä tienvarsilla ja kuljetusyrityksen tiloissa, sillä rekisteri sisältää lepoajan alkamisen ja päättymisen sijaintitiedot sekä yksittäisiä kuljettajia koskevat tiedot.
- (11) Vaatimusten noudattamisen tehokkaan valvonnan varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava tienvarsitarkastuksia suorittaessaan varmistaa, että tarkastuspäivän ja sitä edeltävien 56 päivän osalta ajo- ja lepoaikoja on noudatettu asianmukaisesti.
- (12) Nopea tekninen edistys johtaa ajorajustelmien vaiheittaiseen automatisoitumiseen; nämä järjestelmät vaativat kuljettajalta vähemmän tai eivät lainkaan välittömiä toimenpiteitä. Kyseisten muutosten huomioon ottamiseksi nykyistä lainsäädäntöä, mukaan lukien ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt, on mahdollisesti mukautettava liikenneturvallisuuden ja tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi sekä työolojen parantamiseksi, tarjoamalla samalla unionille mahdollisuus toimia uusien innovatiivisten tekniikoiden ja käytäntöjen uranuurtajana. Komission olisi sen vuoksi esitettävä kertomus, jossa arvioidaan itseohjautuvien ajorajustelmien käyttöä jäsenvaltioissa, mukaan lukien itseohjautuvien ajoteknologioiden hyödyt. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus.
- (13) Sosiaalisen kehityksen edistämiseksi on aiheellista täsmentää, missä viikoittaiset lepoajat voidaan pitää, varmistaen että kuljettajille tarjotaan asianmukaiset olot lepoa varten. Majoituksen laadulla on erityisen suuri merkitys viikoittaisilla lepoajoilla, jotka kuljettajan olisi vietettävä poissa ajoneuvon ohjaamosta työnantajana olevan kuljetusyrityksen kustantamassa soveltuvassa majoituspaikassa. Jotta voidaan taata kuljettajien hyvät työolot ja turvallisuus, on aiheellista selventää vaatimusta siitä, että kuljettajille on tarjottava laadukas ja kullekin sukupuolelle sopiva majoituspaikka heidän säännöllisiä viikoittaisia lepoaikojaan varten, jos lepoaika vietetään poissa kotoa.

- (14) On myös tarpeen säätää, että kuljetusyrietykset järjestävät kuljettajien työn niin, että kyseiset kotoa poissaolon kaudet eivät ole kohtuuttoman pitkiä ja että kuljettajat voivat hyödyntää lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen korvauksena pidettäviä pitkiä lepoaikoja. Paluu olisi järjestettävä siten, että palataan kuljetusyrietyksen toimipisteesen sen sijoittautumisjäsenvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan ja että kuljettajat voivat vapaasti valita missä he viettävät lepoaikansa. Kuljetusyrietyksen olisi voitava käyttää ajopiirturirekistereitä, kuljettajien työvuorolistoja tai muita asiakirjoja osoittaakseen, että se täyttää velvoitteensa järjestää tavallinen paluu. Tällaisen näytön olisi oltava saatavilla kuljetusyrietyksen tiloissa esitettäväksi, jos valvontaviranomaiset sitä pyytävät.
- (15) Vaikka säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja pidempiä lepoaikoja ei voida pitää ajoneuvossa tai pysäköintialueella, vaan ainoastaan sopivassa majoituspaikassa, joka voi olla pysäköintialueen yhteydessä, on äärimmäisen tärkeää tarjota kuljettajille mahdollisuus siirtyä turvallisille pysäköintialueille, jotka tarjoavat asianmukaisen turvallisuustason ja asianmukaiset tilat. Komissio on jo tutkinut, kuinka kannustaa korkealaatuisten pysäköintialueiden kehittämistä, mukaan lukien tarvittavat vähimmäisvaatimukset. Komission olisi siksi kehitettävä standardeja turvallisille pysäköintialueille. Näiden standardien olisi tuettava korkealaatuisten pysäköintialueiden edistämistä. Standardeja voidaan tarkistaa, jotta voidaan paremmin taata vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus kyseistä infrastruktuuria kehittävien politiikkojen mukaisesti. On myös tärkeää, että pysäköintialueet pidetään puhtaana jäältä ja lumesta.
- (16) Turvallisiin pysäköintialueisiin olisi sovellettava tarkastusmenettelyjä, jotta ne voidaan sertifioida unionin standardien mukaisiksi. Kyseisten tarkastusmenettelyjen olisi myös varmistettava, että pysäköintialueet ovat vastakin näiden standardien mukaisia. Komissiolle olisi näin ollen annettava tehtäväksi valmistella sertifiointimenettely turvallisten pysäköintialueiden kehittämiseksi unionissa.
- (17) Liikenneturvallisuuden ja täytöntöönpanon edistämiseksi kaikkien kuljettajien olisi oltava täysin tietoisia ajo- ja lepoaikoja koskevista säännöistä ja väsymyksen vaaroista. Lepotiloista helposti saatavilla oleva tieto on tässä yhteydessä tärkeää. Sen vuoksi komission olisi tarjottava tietoa turvallisista pysäköintialueista käyttäjäystävällisellä verkkosivustolla. Kyseiset tiedot olisi pidettävä ajan tasalla.
- (18) Jotta voidaan varmistaa pysäköintialueiden jatkuva turvallisuus, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat turvallisten pysäköintialueiden palvelutasoa koskevien standardien ja pysäköintialueiden turvallisuuden sertifiointia koskevien menettelyjen kehittämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmis- tellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan parem- masta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ⁽⁵⁾ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioi- den asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (19) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013 ⁽⁶⁾ perustettujen ja tarkistettujen TEN-T- suuntaviivojen mukaan moottoriteille on määrä rakentaa pysäköintialueita noin 100 kilometrin välein, jotta kau- pallisille tienkäyttäjille voidaan tarjota asianmukaisella turvallisuustasolla varustettuja pysäköintipaikkoja. Riittävän pysäköinti-infrastruktuurin rakentamisen nopeuttamiseksi ja edistämiseksi on tärkeää, että unionin tarjoamia riit- täviä yhteisrahoituksen mahdollisuuksia on saatavilla sellaisten nykyisten ja tulevien unionin säädösten mukaisesti, joilla vahvistetaan kyseisen rahoitustuen edellytykset.
- (20) Unionissa harjoitettavassa tieliikenteessä käytetään usein osalla matkaa lauttaa tai rautatietä. Sen vuoksi olisi vahvistettava selvät ja asianmukaiset säännökset tällaista liikennettä koskevista lepoajoista ja tauoista.

⁽⁵⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Kuljettajat joutuvat joskus ennakoimattomiin olosuhteisiin, joiden vuoksi haluttuun määräpaikkaan viikoittaisten lepoaikojen käyttämistä varten on mahdotonta päästä rikkomatta unionin sääntöjä. On suotavaa helpottaa kyseisiin olosuhteisiin mukautumista kuljettajien kannalta ja antaa heille mahdollisuus päästä viikoittaisen lepoajan viettämisen määräpaikkaan. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita ovat äkilliset väistämättömät olosuhteet, joita ei voida ennakoida, jolloin tämän asetuksen säännöksiä on yllättäen mahdotonta noudattaa lyhyen aikaa täysimääräisesti. Tällaisiin olosuhteisiin ei sen vuoksi voida vedota järjestelmällisesti tämän asetuksen noudattamatta jättämiseksi. Asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi kuljettajien olisi dokumentoitava poikkeukselliset olosuhteet, jotka johtavat säännöistä poikkeamiseen. Suojatoimenpiteellä olisi lisäksi varmistettava, että ajoaika ei ole kohtuuttoman pitkä.
- (22) Toisistaan poikkeavien täytäntöönpanokäytäntöjen vähentämiseksi ja estämiseksi ja rajatylittävän täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää vahvistaa selkeät säännöt, jotka koskevat säännöllistä hallinnollista yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä.
- (23) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 ⁽⁷⁾ rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat kansalliset säännöt pannaan täytäntöön tehokkaalla, oikeasuhteisella ja varoittavalla tavalla. On tärkeää varmistaa alan työntekijöiden vaivaton pääsy tietoihin kussakin jäsenvaltiossa sovellettavista seuraamuksista. Euroopan työviranomaisen, joka perustettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1149 ⁽⁸⁾, voisi helpottaa tätä pääsyä asettamalla tiedot saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1724 ⁽⁹⁾ perustetulle koko unionin kattavalle verkkosivustolle, joka toimii keskitettynä portaalina, josta on pääsy unionin ja kansallisella tasolla saataviin tietolähteisiin ja palveluihin kaikilla unionin virallisilla kielillä.
- (24) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa kyseisen asetuksen säännösten selkeyttämiseksi ja niiden soveltamista ja täytäntöönpanoa koskevien yhteisten sääntöjen vahvistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽¹⁰⁾ mukaisesti.
- (25) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EU) N:o 165/2014 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan vahvistaa ajoneuvon rajanylitykseen ja toimintoihin liittyvien tietojen kirjaamis- ja säilyttämiselvellyksen yhdenmukaista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännökset ja yksityiskohtaiset säännökset, jotka ovat tarpeen tietovaatimuksia ja toimintoja sekä ajopiirtureiden asennusta koskevien säännösten yhdenmukaiseksi soveltamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (26) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden parantamiseksi nykyisiä älykkäitä ajopiirturijärjestelmiä olisi hyödynnettävä täysimääräisesti, ja älykkäistä ajopiirtureista olisi tehtävä pakollisia myös tietyn painorajan ylittävillä kevyillä hyötyajoneuvoille, jotka harjoittavat kansainvälistä kuljetustoimintaa toisen lukuun. Sen vuoksi ajopiirturin toimintoja olisi parannettava, jotta paikannus olisi tarkempaa.
- (27) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden, uusien teknologioiden nopean kehityksen ja unionin koko talouden digitalisaation vuoksi ja koska kansainvälisen maantieliikenteen yritysten tasapuoliset toimintaedellytykset ovat tarpeen, on välttämätöntä lyhentää älykkäiden ajopiirtureiden asentamista rekisteröityihin ajoneuvoihin koskevaa siirtymäaikaa. Älykkäillä ajopiirtureilla edistetään yksinkertaistettua valvontaa ja helpotetaan siten kansallisten viranomaisten työtä.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

⁽⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvontaa ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Sen varmistamiseksi, että kuljettajat, liikenteenharjoittajat ja valvontaviranomaiset hyötyvät mahdollisimman pian älykkäiden ajopiirtureiden tarjoamista eduista, mukaan lukien rajanylitysten automaattinen kirjaaminen, nykyiset kuljetuskalustot olisi varustettava tällaisilla laitteilla kohtuullisen ajan kuluessa yksityiskohtaisten teknisten säännösten voimaantulon jälkeen. Tällaisella kohtuullisella ajalla varmistetaan riittävä valmistautumisaika.
- (29) Ajoneuvoissa, joita ei ole varustettu älykkäillä ajopiirtureilla, jäsenvaltioiden rajojen ylitykset olisi kirjattava ajopiirturiin lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen.
- (30) Toiminnan kirjaaminen ajopiirturiin on tärkeä osa kuljettajan työtä. Sen vuoksi on tärkeää, että kuljettajille annetaan asianmukainen koulutus siitä, miten markkinoille tuotavien ajopiirturien uusia ominaisuuksia käytetään. Kuljetusyritysten olisi työnantajina vastattava tähän koulutukseen liittyvistä kustannuksista.
- (31) Valvojat, jotka valvovat asiaankuuluvan unionin oikeuden noudattamista tieliikenteen alalla kohtaavat ajopiirturilaitteiden moninaisuudesta ja nopeasti kehittyvistä edistyneistä manipulaatiomenetelmistä johtuvia haasteita. Näin on erityisesti silloin, kun kyseiset tarkastukset suoritetaan tienvarressa. Sen vuoksi on tärkeää, että valvojat saavat asianmukaisen koulutuksen, jolla varmistetaan, että he ovat täysin tietoisia uusimman tekniikan kehityksestä ja viimeisimmistä manipulointimenetelmistä.
- (32) Kuljetusyritysten ja valvontaviranomaisten taakan vähentämiseksi silloin, kun valvoja poistaa ajopiirturin sinetin valvontatarkoituksessa, olisi sallittava valvojan suorittama uudelleensinetöinti tietyissä hyvin dokumentoiduissa olosuhteissa.
- (33) Ottaen huomioon teknologian jatkuvan kehityksen, komissio tutkii parhaillaan mahdollisuutta kehittää uusia teknisiä ratkaisuja, jotka tarjoavat samat edut ja turvan kuin älykäs ajopiirturi ja joiden sivukustannukset ovat samat tai matalammat.
- (34) On tärkeää, että kolmansiin maihin sijoittautuneisiin kuljetusyrityksiin sovelletaan unionin sääntöjä vastaavia sääntöjä niiden harjoittaessa kuljetustoimintaa unionin alueella. Komission olisi arvioitava tämän periaatteen soveltamista unionin tasolla ja ehdotettava asianmukaisia ratkaisuja neuvoteltaviksi kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä koskevan eurooppalaisen sopimuksen, jäljempänä 'AETR-sopimus', puitteissa.
- (35) Tavarakuljetukset ovat erilaisia kuin henkilökuljetukset. Siksi komission olisi arvioitava, olisiko ehdotettava matkustajaliikennettä koskevia asianmukaisempia sääntöjä, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009⁽¹¹⁾ 2 artiklan 4 alakohdassa määritellyn satunnaisliikenteen osalta.
- (36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat kuljettajien liikenneturvallisuuden ja työolojen parantaminen unionissa yhdenmukaistamalla ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt tieliikenteessä ja yhdenmukaistamalla ajopiirtureiden käyttöä ja valvontaa koskevat säännöt, vaan ne voidaan tavoitteiden luonteen 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 asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (37) Asetukset (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetukset (EY) N:o 561/2006 seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”a) tavaraliikenteeseen kansainvälisessä tieliikenteessä tai kabotaasiliikenteessä, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 2,5 tonnia, 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen; tai”.

⁽¹¹⁾ 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).

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan a a alakohta seuraavasti:

”a a) ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään

i) kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen tai

ii) käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen,

enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö ja kuljetus ei tapahdu toisen lukuun;”

b) lisätään alakohta seuraavasti:

”h a) tavarankuljetukseen käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, kun kuljetusta ei harjoiteta toisen lukuun, vaan sitä harjoitetaan yrityksen tai kuljettajan omaan lukuun, ja kun kuljettaminen ei ole ajoneuvoa kuljettavan henkilön päätyö.”

3) Lisätään 4 artiklaan alakohta seuraavasti:

”r) ”ei-kaupallisella kuljetuksella” muuta kuin toisen tai omaan lukuun tapahtuvaa maantiekuljetusta, josta ei saada suoraa tai välillistä korvausta ja joka ei tuota suoraan tai välillisesti tuloa ajoneuvon kuljettajalle tai muille ja jolla ei ole yhteyttä ammatilliseen tai kaupalliseen toimintaan.”

4) Korvataan 6 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. Kuljettajan on kirjattava ”muuksi työksi” 4 artiklan e alakohdassa tarkoitettu aika ja aika, jonka hän käyttää ajaessaan tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvia kaupallisia tarkoituksia varten käytettävää ajoneuvoa, sekä kirjattava direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan b alakohdassa määritelty ”varallaoloaika” Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 (*) 34 artiklan 5 kohdan b alakohdan iii alakohdan mukaisesti. Tämä on merkittävä käsin piirturilevyyn tai tulosteeseen taikka tallennettava käsin valvontalaitteeseen.

(*) 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).”

5) Lisätään 7 artiklaan kohta seuraavasti:

”Monimiehitykseen kuuluva kuljettaja voi pitää 45 minuutin tauon toisen kuljettajan ajamassa ajoneuvossa, edellyttäen että taukoa pitävä kuljettaja ei osallistu ajoneuvoa ajavan kuljettajan avustamiseen.”

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään

a) kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa; tai

b) yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika.

Viikoittaisen lepoajan on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, kansainvälisiä tavarakuljetuksia harjoittava kuljettaja voi pitää kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa sijoittautumisjäsenvaltion ulkopuolella, edellyttäen että kuljettaja pitää neljän peräkkäisen viikon aikana vähintään neljä viikoittaista lepoaikaa, joista vähintään kahden on oltava säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja.

Sovellettaessa tätä kohtaa kuljettajan katsotaan harjoittavan kansainvälistä tieliikennettä, jos kuljettaja aloittaa kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa työnantajan sijoittautumisjäsenvaltion ja kuljettajan asuinmaan ulkopuolella.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”6 b. Lyhennykset viikoittaisiin lepoaikoihin on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

Kun kaksi lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa on pidetty peräkkäin 6 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti, ennen seuraavaa viikoittaista lepoaikaa on pidettävä lepoaika korvauksena kyseisestä kahdesta lyhennetystä viikoittaisesta lepojasta.”;

c) korvataan 8 kohta seuraavasti:

”8. Säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja yli 45 tunnin pituisia viikoittaisia lepoaikoja, jotka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepojaisista, ei saa pitää ajoneuvossa. Ne on pidettävä asianmukaisessa ja kullekin sukupuolelle sopivassa majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat.

Työnantajan on vastattava muualla kuin ajoneuvossa tapahtuvan majoituksen kustannuksista.”;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”8 a. Kuljetusyritysten on järjestettävä kuljettajien työ niin, että kuljettajat pystyvät palaamaan kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen, jossa kuljettajan viikoittainen lepoaika alkaa, työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiossa tai palaamaan kuljettajan asuinpaikkaan kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla, jotta he voivat pitää vähintään yhden säännöllisen viikoittaisen lepoajan tai yli 45 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan, joka pidetään korvauksena lyhennetystä viikoittaisesta lepojasta.

Kuitenkin jos kuljettaja on pitänyt kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa 6 kohdan mukaisesti, kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajan työt siten, että kuljettaja voi palata ennen korvauksena pidettävän yli 45 tunnin pituisen säännöllisen viikoittaisen lepoajan alkua.

Yrityksen on dokumentoitava, kuinka se täyttää kyseisen velvoitteen, ja säilytettävä asiakirja-aineisto tiloissaan, jotta se voidaan esittää valvontaviranomaisten pyynnöstä.”;

e) lisätään kohta seuraavasti:

”10. Komissio arvioi viimeistään 21 päivänä elokuuta 2022, voidaanko asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä satunnaista matkustajaliikennettä harjoittavia kuljettajia varten antaa asianmukaisempia sääntöjä, ja antaa asiasta kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.”

7) Lisätään artikla seuraavasti:

”8 a artikla

1. Komissio varmistaa, että tiedot turvallisista pysäköintialueista ovat helposti tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien saatavilla. Komissio julkaisee luettelon kaikista sertifioiduista pysäköintialueista, jotta kuljettajille voidaan tarjota asianmukaisesti:

— murtautumisen havaitseminen ja estäminen;

- valaistus ja näkyvyys;
- yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa;
- kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat;
- vaihtoehtoja ruoan ja juoman ostamiseen;
- viestintäyhteydet;
- virtalähde.

Luettelo tällaisista pysäköintialueista on asetettava saataville yhdellä virallisella verkkosivustolla, jota päivitetään säännöllisesti.

2. Komissio antaa delegoituja säädöksiä 23 a artiklan mukaisesti laatiakseen standardit, jotka antavat palvelun ja turvallisuuden tasoa koskevaa yksityiskohtaisempaa tietoa 1 kohdassa lueteltujen alueiden ja pysäköintialueiden sertifiointimenettelyjen osalta.

3. Kaikki sertifioidut pysäköintialueet voivat ilmoittaa, että ne on sertifioitu unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on kannustettava kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitettujen pysäköintialueiden luomista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 (*) 39 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

4. Komissio esittää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kuljettajille sopivien lepotilojen ja turvattujen pysäköintialueiden saatavuudesta sekä 2 kohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten mukaisesti sertifioitujen turvallisten pysäköintialueiden kehittämisestä. Kertomuksessa voidaan luettelaa toimenpiteet turvallisten pysäköintialueiden määrän ja laadun parantamiseksi.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1)."

8) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Poiketen siitä, mitä 8 artiklassa säädetään, kun kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa ja pitää säännöllisen vuorokautisen lepoajan tai lyhennetyn viikoittaisen lepoajan, kyseinen lepoaika voidaan keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka saa kestää yhteensä enintään yhden tunnin. Kyseisen säännöllisen vuorokautisen lepoajan tai lyhennetyn viikoittaisen lepoajan aikana kuljettajalla on oltava käytettävissä lepoaika, vuode tai makuusija.

Kyseistä poikkeusta sovelletaan säännöllisten viikoittaisten lepoaikojen osalta lautta- tai junamatkoihin, jos:

- a) matkan kesto on 8 tuntia tai enemmän; ja
- b) kuljettajalla on lautalla tai junassa käytössään lepoaika."

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on lepoaika, vuode tai makuusija."

9) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

Komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä kertomuksen, jossa arvioidaan itseohjautuvien ajojärjestelmien käyttöä jäsenvaltioissa. Kyseisessä kertomuksessa keskitytään erityisesti kyseisten järjestelmien mahdollisiin vaikutuksiin ajo- ja lepoaikoja koskeviin sääntöihin. Kertomukseen liitetään tarvittaessa tämän asetuksen muuttamista koskeva lainsäädäntöehdotus."

10) Korvataan 10 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Kuljetusyritys ei saa maksaa palveluksessaan tai käytössään oleville kuljettajille ajomatkan, toimitusnopeuden ja/tai kuljetettujen tavaroiden määrän perusteella palkkioita edes lisäpalkkioiden tai palkanlisien muodossa, jos kyseiset palkkiot saattavat vaarantaa liikenneturvallisuutta ja/tai kannustavat tämän asetuksen rikkomiseen."

11) Lisätään 12 artiklaan kohdat seuraavasti:

"Edellyttäen, ettei liikenneturvallisuus vaarannu, poikkeuksellisissa olosuhteissa kuljettaja voi myös poiketa siitä, mitä 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa ja 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, ja ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan enintään yhdellä tunnilla päästäkseen työnantajan toimipisteeseen tai omaan asuinpaikkaansa viikoittaisen lepoajan käyttämistä varten.

Kuljettaja voi samoin edellytyksin ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan enintään kahdella tunnilla, edellyttäen että välittömästi ennen työnantajan toimipisteen tai kuljettajan asuinpaikan saavuttamiseksi säännöllisen viikoittaisen lepoajan pitämistä varten tehtyä lisäajoa pidettiin 30 minuutin keskeytymätön tauko.

Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan määränpäähän tai sopivaan pysähdyspaikkaan.

Kaikki pidennetyt jaksot on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla, joka voidaan pitää minkä tahansa muun lepoajan yhteydessä, ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua."

12) Muutetaan 13 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan e alakohta seuraavasti:

"e) ajoneuvot, joita käytetään yksinomaan pinta-alaltaan enintään 2 300 neliökilometrin suuruisilla saarilla tai muusta kansallisesta alueesta eristyksissä olevilla alueilla, joita moottoriajoneuvoliikenteen käytettävissä oleva silta, kahlaamo tai tunneli ei yhdistä muuhun kansalliseen alueeseen ja jotka eivät rajoitu toiseen jäsenvaltioon;"

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

"q) ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään rakennustyömaakoneiden kuljettamiseen rakennusyrityksen lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö;

r) ajoneuvot, joita käytetään valmisbetonin toimituksiin."

13) Korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Kiireellisissä tapauksissa jäsenvaltiot voivat myöntää poikkeuksellisissa olosuhteissa enintään 30 päivän ajaksi tilapäisen poikkeuksen, joka on perusteltava asianmukaisesti ja josta on ilmoitettava komissiolle välittömästi. Komissio julkaisee nämä tiedot välittömästi julkisella verkkosivustolla."

14) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

"15 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin sovelletaan kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tällaisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä."

15) Korvataan 16 artiklan 3 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) työvuorolistaan on merkittävä kaikki 2 kohdassa tarkoitettut tiedot vähintään tarkastuspäivän ja edeltävien 56 päivän ajalta; kyseiset tiedot on päivitettävä säännöllisesti vähintään kerran kuukaudessa;"

16) Korvataan 19 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Kyseisten seuraamusten on oltava vaikuttavia ja oikeasuhteisia rikkomusten vakavuuteen nähden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (*) liitteen III mukaisesti sekä varoittavia ja syrjimättömiä. Tämän asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisen ei saa johtaa useampaan kuin yhteen seuraamukseen tai menettelyyn. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä säännöistä ja toimenpiteistä sekä niiden oikeasuhteisuuden arvioimiseen kansallisella tasolla valituista menetelmistä ja kriteereistä komissiolle. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista viipymättä. Komissio ilmoittaa kyseisistä säännöistä ja toimenpiteistä sekä niihin tehdyistä muutoksista jäsenvaltioille. Komissio varmistaa, että nämä tiedot julkaistaan kaikilla unionin virallisilla kielillä erityisellä julkisella verkkosivustolla, jolla esitetään yksityiskohtaiset tiedot tällaisista jäsenvaltioissa sovellettavista seuraamuksista.

(*) 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 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35)."

17) Muutetaan 22 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on toimittava tiiviissä yhteistyössä toistensa kanssa ja annettava toisilleen keskinäistä apua ilman aiheetonta viivytystä, jotta voidaan helpottaa tämän asetuksen johdonmukaista soveltamista ja sen tehokasta täytäntöönpanoa direktiivin 2006/22/EY 8 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti;"

b) lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

"c) muista erityisistä tiedoista, mukaan lukien yrityksen riskiluokitus, joilla saattaa olla seurauksia tämän asetuksen noudattamisen kannalta;"

c) lisätään kohdat seuraavasti:

"3 a. Tietojen vaihtamiseksi tämän asetuksen puitteissa jäsenvaltioiden on käytettävä direktiivin 2006/22/EY 7 artiklan nojalla yhteisön sisäistä yhteydenpitoa varten nimettyjä elimiä.

3 b. Keskinäisen hallinnollisen yhteistyön ja avun on oltava maksutonta."

18) Lisätään artikla seuraavasti:

”23 a artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 viiden vuoden ajaksi 8 a 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 8 a 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 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 yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 8 a 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

(*) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

19) Korvataan 24 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 (*) 4 artiklaa.

2 a. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

(*) 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).”

20) Korvataan 25 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhteiset lähestymistavat.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

2 artikla

Muutetaan asetus (EU) N:o 165/2014 seuraavasti:

1) Korvataan 1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Tässä asetuksessa säädetään asetuksen (EY) N:o 561/2006, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 1071/2009 (*), (EY) N:o 1072/2009 (**), (EY) N:o 1073/2009 (***) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY (****) sekä neuvoston direktiivien 92/6/ETY (*****) ja 92/106/ETY (*****), ja siltä osin kuin on kyse työntekijöiden lähettämisestä tieliikenteessä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 96/71/EY (*****), 2014/67/EU (*****), ja (EU) 2020/1057 (*****), noudattamisen varmistamiseksi tieliikenteessä käytettävien ajopiirturien rakennetta, asennusta, käyttöä, testausta ja valvontaa koskevista velvoitteista ja vaatimuksista.

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

(*****) Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27).

(*****), 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).

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

(*****), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä 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).

(*****), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 49).”

2) Korvataan 3 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Viimeistään kolmen vuoden kuluttua sen vuoden lopusta, jona 11 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, seuraaviin muussa jäsenvaltiossa kuin rekisteröintijäsenvaltiossaan toimivien ajoneuvojen luokkiin on asennettava tämän asetuksen 8, 9 ja 10 artiklan mukaisesti älykäs ajopiirturi:

a) ajoneuvot, jotka on varustettu analogisella ajopiirturilla;

b) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovellettiin 30 päivään syyskuuta 2011, eritelmien mukainen;

c) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2011, eritelmien mukainen; ja

d) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2012, eritelmien mukainen.

4 a. Viimeistään neljän vuoden kuluttua siitä, kun 11 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, muussa jäsenvaltiossa kuin rekisteröintijäsenvaltiossaan toimiviin ajoneuvoihin, jotka on varustettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/799 (*) liitteen IC mukaisella älykkäällä ajopiirturilla, on asennettava tämän asetuksen 8, 9 ja 10 artiklan mukaisesti älykäs ajopiirturi.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/799, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, ajopiirturien ja niiden osien rakentamista, testaamista, asentamista, käyttöä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 täytäntöönpanemisesta (EUVL L 139, 26.5.2016, s. 1)."

3) Lisätään 4 artiklan 2 kohtaan neljännen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:

"— sisällettävä riittävästi muistikapasiteettia kaiken tämän asetuksen nojalla vaaditun tiedon varastointiin;"

4) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Tietosuojat

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteamiseksi, että tätä asetusta ja asetuksia (EY) N:o 561/2006, (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009, (EY) N:o 1073/2009, direktiivejä 2002/15/EY, 92/6/ETY ja 92/106/ETY ja siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä direktiivejä 96/71/EY, 2014/67/EU ja (EU) 2020/1057 noudatetaan.

2. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että henkilötietoja suojataan muulta kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin unionin säädöksiin tiukasti liittyvältä käytöltä, joka koskee seuraavia:

a) maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) käyttö 8 artiklassa tarkoitettuun olinpaikkaa koskevien tietojen kirjaamiseen;

b) etäyhteyden käyttö 9 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamiseksi, 10 artiklassa tarkoitettulla rajapinnalla varustettujen ajopiirturien käyttö, 31 artiklassa tarkoitettu kuljettajakortteja koskevien tietojen sähköinen vaihtaminen ja erityisesti tällaisen tiedon rajatylittävä vaihtaminen kolmansien maiden kanssa; ja

c) 33 artiklassa tarkoitettu kuljetusyritysten suorittama rekisterien ylläpito.

3. Digitaaliset ajopiirturit on suunniteltava siten, että yksityisyys varmistetaan. Niiden on käsiteltävä vain niitä tietoja, jotka ovat tarpeen 1 kohdassa tarkoitettuihin tarkoituksiin.

4. Ajoneuvojen omistajien, kuljetusyritysten ja muun asianomaisen tahon on soveltuvin osin noudatettava henkilötietojen suojaa koskevia asiaankuuluvia säännöksiä."

5) Korvataan 8 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Asiaankuuluvan lainsäädännön noudattamisen tarkastamisen helpottamiseksi ajoneuvon sijainti on kirjattava automaattisesti seuraavissa paikoissa tai näitä paikkoja lähimpänä olevassa paikassa, jossa satelliittisignaali on käytettävissä:

— vuorokautisen työjakson aloituspaikka;

— aina kun ajoneuvo ylittää jäsenvaltion rajan;

— aina kun ajoneuvo suorittaa kuormaus- tai purkamistoimia;

— kertyneellä yhteenlasketulla ajoajalla kolmen tunnin välein; ja

— vuorokautisen työjakson päättämipaikka.

Jotta helpotetaan valvontaviranomaisten suorittaman vaatimusten noudattamisen tarkastamista, älykkään ajopiirturin on asetuksessa (EY) N:o 561/2006 vaaditun mukaisesti kirjattava myös se, onko ajoneuvoa käytetty tavara- tai henkilöliikenteessä.

Näitä tarkoituksia varten ajoneuvoihin, jotka rekisteröidään ensimmäistä kertaa 36 kuukauden kuluttua siitä, kun 11 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, on asennettava satelliittipaikannusjärjestelmään yhdistetty ajopiirturi.

Ensimmäisen alakohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa ja toisessa alakohdassa tarkoitettujen rajanylityksen ja muiden toimintojen kirjaamista sovelletaan kuitenkin ajoneuvoihin, jotka rekisteröitiin jäsenvaltiossa ensimmäisen kerran yli kahden vuoden kuluttua siitä, kun 11 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta velvoitetta tehdä tietyille ajoneuvoille myöhemmin jälkiasennus 3 artiklan 4 kohdan mukaisesti.”

6) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kolme vuotta sen jälkeen, kun 11 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, jäsenvaltioiden on varustettava valvontaviranomaisensa varhaiseen havaitsemiseen tarkoitetuilla etäyhteyslaitteilla tässä artiklassa tarkoitetun tietoliikenneyhteyden luomiseksi, siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista, kun otetaan huomioon niiden omat lainvalvontavaatimukset ja -strategiat. Kyseiseen ajankohtaan saakka jäsenvaltiot voivat päättää, varustavatko ne valvontaviranomaisensa tällaisilla varhaiseen havaitsemiseen tarkoitetuilla etäyhteyslaitteilla.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu yhteys ajopiirturiin luodaan ainoastaan valvontaviranomaisten laitteista lähetystä pyynnöstä. Yhteys on suojattava tietojen paikkansapitävyyden varmistamiseksi ja valvonta- ja hallintalaitteiden tunnistamiseksi. Yhteyden kautta saatuja tietoja saavat käyttää ainoastaan valvontaviranomaiset, joilla on valtuudet tarkastaa 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin unionin säädöksiin ja tähän asetukseen kohdistuvia rikkomuksia, ja korjaamot siltä osin kuin se on tarpeen ajopiirturin moitteettoman toiminnan varmistamiseksi.”;

c) lisätään 4 kohtaan luetelmakohta seuraavasti:

”— enimmäisajoajan ylittäminen.”

7) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

”Ajoneuvot, jotka rekisteröidään ensimmäisen kerran jäsenvaltiossa yli kahden vuoden kuluttua siitä, kun 11 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, varustetaan 1 kohdassa tarkoitettulla rajapinnalla.”

8) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Sen varmistamiseksi, että älykkäät ajopiirturit ovat tässä asetuksessa vahvistettujen periaatteiden ja vaatimusten mukaisia, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä 8, 9 ja 10 artiklan yhdenmukaista soveltamista varten yksityiskohtaiset säännökset lukuun ottamatta säännöksiä, jotka koskevat lisätietojen kirjaamista ajopiirturilla.

Komissio hyväksyy viimeistään 21 päivänä elokuuta 2021 täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa sekä 8 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvon rajanylitykseen ja toimintoihin liittyvien tietojen kirjaamis- ja säilyttämisvelvoitteen yhdenmukaista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännökset.

Komissio hyväksyy viimeistään 21 päivänä helmikuuta 2022 täytäntöönpanosäädökset, joilla vahvistetaan tarvittavat yksityiskohtaiset säännökset tietovaatimuksia ja toimintoja koskevien sääntöjen yhdenmukaiseksi soveltamiseksi, mukaan lukien tämän asetuksen 8, 9 ja 10 artikla, ja joissa säädetään ajopiirturien asentamisesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a a alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 42 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

b) korvataan toisen kohdan johdantokappale seuraavasti:

”Tämän artiklan ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa kohdassa tarkoitettujen yksityiskohtaisten säännösten on:”.

9) Korvataan 22 artiklan 5 kohdan kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

”Hyväksytyn asentajan tai korjaamon on korvattava poistetut tai rikutut sinetit ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään seitsemän päivän kuluttua niiden poistamisesta tai rikkomisesta. Kun sinetit on poistettu tai rikottu tarkastusten suorittamiseksi, valvoja, jolla on sinetöintilaitte ja ainutlaatuinen erityismerkki, voi korvata ne ilman aiheetonta viivytystä.

Kun valvoja poistaa sinetin, valvontakortti asetetaan ajopiirturiin siitä hetkestä, kun sinetti on poistettu, tarkastuksen loppuun saakka, myös siinä tapauksessa, että asetetaan uusi sinetti. Valvoja antaa kirjallisen ilmoituksen, joka sisältää vähintään seuraavat tiedot:

- ajoneuvon valmistenumero;
- valvojan nimi;
- valvontaviranomainen ja jäsenvaltio;
- valvontakortin numero;
- poistetun sinetin numero;
- sinetin poistamisen päivämäärä ja aika;
- uuden sinetin numero, jos valvoja on asettanut uuden sinetin.

Hyväksytyn korjaamon on suoritettava ennen sinettien korvaamista ajopiirturin tarkastus ja kalibrointi, paitsi jos valvoja on poistanut tai rikkonut sinetin tarkastuksen suorittamiseksi ja korvannut sen.”

10) Lisätään 26 artiklaan kohta seuraavasti:

”7 a. Kortin myöntävän jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi vaatia kuljettajaa korvaamaan kuljettajakortin uudella kuljettajakortilla, jos se on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi.”

11) Muutetaan 34 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja siitä alkaen, kun he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työjakson päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin tai se on tarpeen maatumuksen syöttämiseksi ajopiirturiin rajanylityksen jälkeen. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua kauemmin.”;

b) muutetaan 5 kohdan b alakohta seuraavasti:

i) korvataan iv alakohta seuraavasti:

”iv) merkin  alle: tauot, lepoajat, vuosiloma tai sairausloma;”

ii) lisätään alakohta seuraavasti

”v) merkin ”lautta/juna” alle: Merkin  lisäksi: asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 artiklan mukaisesti lautalla tai junassa pidetty lepoaika.”;

c) lisätään 6 kohtaan alakohta seuraavasti:

”f) niiden maiden tunnuksat, joissa hän aloittaa ja lopettaa vuorokautisen työjaksonsa. Kuljettajan on myös syötettävä sen maan tunnus, johon hän saapuu ylittyään jäsenvaltion rajan, kyseisessä jäsenvaltiossa tapahtuvan ensimmäisen pysähdysten alussa. Kyseinen ensimmäinen pysähdys on tehtävä lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Jos jäsenvaltion rajan ylitys tapahtuu lautalla tai junassa, kuljettajan on syötettävä maan tunnus saapumissatamassa tai -asemalla.”;

d) korvataan 7 kohta seuraavasti:

”7. Kuljettajan on syötettävä digitaaliseen ajopiirturiin niiden maiden tunnuksot, joissa hän aloittaa ja lopettaa vuorokautisen työjaksonsa.

Kuljettajan on 2 päivästä helmikuuta 2022 myös syötettävä sen maan tunnus, johon hän saapuu ylitettyään jäsenvaltion rajan, kyseisessä jäsenvaltiossa tapahtuvan kuljettajan ensimmäisen pysähdysten alussa. Kyseinen ensimmäinen pysähdys on tehtävä lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Jos jäsenvaltion rajan ylitys tapahtuu lautalla tai junassa, kuljettajan on syötettävä maan tunnus ajopiirturiin saapumissatamassa tai -asemalla.

Jäsenvaltiot voivat vaatia, että niiden alueella kuljetustoimintoja suorittavien ajoneuvojen kuljettajien on lisättävä maan tunnukseseen tarkemmat maantieteelliset erittelyt, edellyttäen että kyseiset jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet nämä tarkemmat maantieteelliset erittelyt komissiolle ennen 1 päivää huhtikuuta 1998.

Kuljettajien ei tarvitse syöttää ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja tietoja, jos ajopiirturi tallentaa olinpaikkaa koskevan sijainnin automaattisesti 8 artiklan mukaisesti.”

12) Muutetaan 36 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan i alakohta seuraavasti:

”i) kuluvan vuorokauden ja edeltävien 56 päivän piirturilevyt;”

ii) korvataan iii alakohta seuraavasti:

”iii) kaikki käsin tehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 56 päivältä.”;

b) korvataan 2 kohdan ii alakohta seuraavasti:

”ii) kaikki käsin tehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 56 päivältä.”.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Edellä olevaa 1 artiklan 15 alakohtaa ja 2 artiklan 12 alakohtaa sovelletaan kuitenkin 31 päivästä joulukuuta 2024.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2020.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

D.M. SASSOLI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. KLOECKNER

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2020/1055,**annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,****asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen**

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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 1071/2009 ⁽⁴⁾ ja (EY) N:o 1072/2009 ⁽⁵⁾ täytäntöönpanosta saatu kokemus on osoittanut, että kyseisten asetusten sääntöjä voitaisiin parantaa monelta osin.
- (2) Ellei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä ei nykyisellään sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät ylitä kyseistä rajaa. Tällaisten sekä kansallista että kansainvälistä liikennettä harjoittavien yritysten määrä on ollut kasvussa. Tästä syystä useat jäsenvaltiot ovat päättäneet soveltaa kyseisiin yrityksiin asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistettuja maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä. Kyseistä asetusta olisi muutettava mahdollisten sääntelyaukkojen välttämiseksi ja jotta moottoriajoneuvoja, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen ja joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, käyttävän liikenteen alalla voidaan varmistaa ammattimaisuuden vähimmäistaso yhteisillä säännöillä ja lähentää siten kilpailuedellytyksiä kaikkien liikenteenharjoittajien välillä. Ammatin harjoittamista koskevien vaatimusten olisi oltava pakollisia liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia ja joilla harjoitetaan kansainvälistä liikennettä.
- (3) Tietynlainen kansainväliseen tavaraliikenteeseen kuuluva toiminta on asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti vapautettu yhteisön liikennelupaa koskevasta vaatimuksesta eurooppalaisille maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsemiseksi. Kyseisiä markkinoita koskevien järjestelyjen puitteissa yritykset, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikennettä sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia, olisi vapautettava yhteisön liikennelupaa tai muita kuljetuslupia koskevasta vaatimuksesta.
- (4) Vaikka ajoneuvot, joiden sallittu kokonaismassa alittaa tietyn kynnyksarvon, eivät kuulu asetuksen (EY) N:o 1071/2009 soveltamisalaan, kyseinen asetus antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden soveltaa tällaisiin ajoneuvoihin kaikkia sen säännöksiä tai osaa niistä.
- (5) Jäsenvaltiot voivat nykyisellään asettaa maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyle asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 täsmennettyjen vaatimusten lisäksi muitakin vaatimuksia. Tämä mahdollisuus ei ole osoittautunut välttämättömäksi pakottaviin tarpeisiin vastaamiseksi, ja se on johtanut eroihin ammattiin pääsyn edellytyksissä. Sen vuoksi siitä olisi luovuttava.

⁽¹⁾ EUVL C 197, 8.6.2018, s. 38.

⁽²⁾ EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 153, 7.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Niin kutsuttuja postilaatikkoyrityksiä koskevan ilmiön torjumiseksi ja reilun kilpailun ja tasapuolisten toiminta-edellytysten takaamiseksi sisämarkkinoilla on tarpeen varmistaa, että johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat ovat tosiasiallisesti ja jatkuvasti läsnä kyseisessä jäsenvaltiossa ja harjoittavat liikennetoimintaansa sieltä käsin. Tästä syystä ja kokemuksen perusteella on tarpeen selkeyttää ja vahvistaa tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan olemassaoloa koskevia säännöksiä samalla, kun vältetään aiheuttamasta suhteetonta hallinnollista rasitetta.
- (7) Tosiasialliseen ja jatkuvaan läsnäoloon sijoittautumisjäsenvaltiossa olisi erityisesti vaadittava, että yritys harjoittaa liikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä.
- (8) Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 edellytetään, että yritykset ohjaavat tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti liikennöintiään asianmukaisin teknisin välinein ja laitoksin sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevalla varikolla, ja siinä sallitaan kansallisen tason lisävaatimuksia, joista yleisin on vaatimus pysäköintipaikkojen saatavuudesta sijoittautumisjäsenvaltiossa. Kyseiset epäyhtenäisesti sovelletut vaatimukset eivät kuitenkaan ole riittäneet varmistamaan todellista yhteyttä kyseiseen jäsenvaltioon, jotta postilaatikkoyrityksiä voitaisiin torjua tehokkaasti ja vähentää riskiä, joka liittyy järjestelmälliseen kabotaasiin ja kiertäviin kuljettajiin, joiden organisoinnista vastaa yritys, johon ajoneuvot eivät palaa. Kun otetaan huomioon, että liikenteen alan sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi tietyt sijoittautumisoikeutta ja palvelujen tarjontaa koskevat säännöt voivat olla tarpeen, on aiheellista yhdenmukaistaa edelleen sijoittautumisvaatimuksia sekä vahvistaa vaatimuksia, jotka liittyvät liikenteenharjoittajan käyttämien ajoneuvojen läsnäoloon sijoittautumisjäsenvaltiossa. Sellaisen selkeän vähimmäisaikavälin määrittäminen, jonka kuluessa ajoneuvon on palattava, auttaa myös varmistamaan, että kyseisille ajoneuvoille voidaan tehdä asianmukaiset huollot sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevilla teknisillä laitteilla, ja helpottaa valvontaa.

Ajoneuvojen paluusykli olisi synkronoitava sen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 ⁽⁶⁾ säädetyn velvoitteen kanssa, jonka mukaan kuljetusyrityksen on organisoitava toimintansa siten, että kuljettaja voi palata kotiin vähintään joka neljäs viikko, jotta molemmat velvoitteet voidaan täyttää siten, että kuljettaja palaa yhdessä ajoneuvon kanssa vähintään joka toisena neljän viikon syklinä. Tämä synkronointi vahvistaa kuljettajan palaamisoikeutta ja vähentää riskiä siitä, että ajoneuvon on palattava ainoastaan tämän uuden sijoittautumisvaatimuksen noudattamiseksi. Sijoittautumisjäsenvaltioon palaamista koskevassa vaatimuksessa ei saisi kuitenkaan edellyttää, että tietty määrä toimia on toteutettava sijoittautumisjäsenvaltiossa, tai muulla tavoin rajoittaa liikenteenharjoittajien mahdollisuutta tarjota palveluja koko sisämarkkinoilla.

- (9) Jos maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsy riippuu asianomaisen yrityksen hyvästä maineesta, on tarpeen antaa selvennyksiä henkilöistä, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon, sekä hallinnollisista menettelyistä, joita on noudatettava, ja ajasta, joka hyvän maineen menettäneen liikenteestä vastaavan henkilön on odotettava, ennen kuin hänen maineensa voidaan palauttaa.
- (10) Koska kansallisten verosääntöjen vakavat rikkomiset voivat merkittävästi vaikuttaa tasapuolisen kilpailun edellytyksiin maantieliikenteen alalla, tällaiset rikkomiset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (11) Koska maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevien unionin sääntöjen, kabotaasin ja sopimusvelvoitteisiin sovellettavan lainsäädännön vakavilla rikkomisilla voi olla merkittävä vaikutus maanteiden tavaraliikenteen markkinoihin ja työntekijöiden sosiaaliseen suojeluun, tällaiset rikkomiset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (12) Kun otetaan huomioon, kuinka tärkeää on, että kilpailu sisämarkkinoilla on tasapuolista, asiaa koskevien unionin sääntöjen, mukaan lukien markkinoille pääsyä koskevat säännöt, kuten kabotaasisäännöt, rikkomiset olisi otettava huomioon arvioitaessa liikenteestä vastaavien henkilöiden ja kuljetusyritysten hyvää mainetta. Toimivaltaa, jonka nojalla komissio määrittelee asiaankuuluvien rikkomisten vakavuusasteen, olisi selkeytettävä vastaavasti.
- (13) Kansallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla on ollut vaikeuksia määrittää asiakirjat, joita yritykset voivat esittää vakavaraisuutensa todistamiseksi, varsinkin silloin kun varmennettua tilinpäätöstä ei ole. Vakavaraisuuden todistamiseen vaadittavia todisteita koskevia sääntöjä olisi selkeytettävä.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Yrityksille, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen, joita käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, olisi asetettava vakavaraisuuden vähimmäistaso sen varmistamiseksi, että niillä on riittävät varat harjoittaa liikennettä vakaalta pohjalta ja pitkäaikaisesti. Koska näillä ajoneuvoilla harjoitettu toiminta on kuitenkin yleensä kooltaan rajoitettua, sitä koskevien vakavaraisuusvaatimusten olisi oltava lievempiä kuin vaatimusten, joita sovelletaan liikenteenharjoittajiin, jotka käyttävät mainitun rajan ylittäviä ajoneuvoja. Ajoneuvoyhdistelmät olisi otettava huomioon määriteltäessä vaadittua vakavaraisuutta. Toimivaltaisen viranomaisen olisi sovellettava korkeampaa vakavaraisuusvaatimuksen tasoa, jos ajoneuvoyhdistelmien sallittu kokonaismassa ylittää 3,5 tonnia.
- (15) Yrityksiä koskevien tiukkojen vaatimusten ylläpitämiseksi ja luomiseksi siten, ettei aiheuteta kielteisiä vaikutuksia tieliikenteen sisämarkkinoilla, jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa raskaiden ajoneuvojen käyttöön viittaavia vakavaraisuusvaatimuksia niiden alueelle sijoittautuneisiin yrityksiin myös sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia.
- (16) Jotta voidaan varmistaa luotettava maantieliikenteen ala ja parantaa julkisoikeudellisille yhteisöille maksamattomien velkojen perimistä, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vaatia, että julkisyhteisöjen hyväksi koituvat maksuvelvoitteet, kuten arvonlisäverovelat ja sosiaaliturvamaksut, suoritetaan ja että yrityksiin ei kohdistu menettelyjä, jotka on käynnistetty niiden varojen suojaamiseksi.
- (17) Kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevien liikenteenharjoittajia koskevien tietojen olisi oltava mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta asiaankuuluvien sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavat kansalliset viranomaiset saavat riittävän kuvan tarkastuksen kohteena olevista liikenteenharjoittajista. Erityisesti liikenteenharjoittajien käytössä olevien ajoneuvojen rekisterinumeroita koskevilla tiedoilla ja liikenteenharjoittajien riskiluokituksella olisi parannettava asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 säännösten kansallista ja rajatylittävää täytäntöönpanoa. Kansallista sähköistä rekisteriä koskevat säännöt olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti.
- (18) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa hyväksyä muun muassa tekniset menettelyt, jotka koskevat sähköistä tutustumista muiden jäsenvaltioiden kansallisissa sähköisissä rekistereissä oleviin tietoihin. Tähän saattaa kuulua menettelyjä, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus päästä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY⁽⁷⁾ 9 artiklan mukaiseen yrityksen yhdenmukaistettuun riskiluokitukseen tienvarsitarkastusten aikana. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽⁸⁾ mukaisesti.
- (19) Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteessä IV vahvistetun vuorokautisen ajoajan ylittämistä koskevan vakavimman rikkomuksen määritelmä ei vastaa voimassa olevaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 asiaankuuluvaa säännöstä. Kyseinen epäjohtonmukaisuus johtaa epävarmuuteen ja toisistaan eroaviin käytäntöihin kansallisten viranomaisten keskuudessa, mikä aiheuttaa ongelmia kyseisten sääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa. Kyseinen määritelmä olisi sen vuoksi selkeytettävä näiden kahden asetuksen välisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi.
- (20) Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien vastaanottavassa jäsenvaltiossa tilapäisesti harjoittamaa kansallista liikennettä, jäljempänä 'kabotaasi', koskevien sääntöjen olisi oltava selkeitä ja yksinkertaisia ja niiden täytäntöönpanon valvonnan helppoa, ja samalla olisi säilytettävä tähän mennessä saavutettu taso sääntöjen purkamisessa.
- (21) Kabotaasiliikenteen olisi autettava lisäämään raskaiden hyötyajoneuvojen täyttöastetta ja vähentämään tyhjänäajoa, ja se olisi sallittava niin kauan, kuin sitä ei harjoiteta tavalla, joka muodostuu pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi asianomaisessa jäsenvaltiossa. Jotta varmistetaan, että kabotaasiliikennettä ei harjoiteta tavalla, josta syntyy pysyvää tai jatkuvaa toimintaa, liikenteenharjoittajien ei olisi voitava harjoittaa kabotaasiliikennettä samassa jäsenvaltiossa tietyllä ajanjaksolla sen jälkeen, kun kabotaasiliikenne on päättynyt.

⁽⁷⁾ 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 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Vaikka neuvoston direktiivin 92/106/ETY⁽⁹⁾ 4 artiklassa säädetty entistä laajempi vapauttaminen asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaiseen kabotaasiin verrattuna on ollut hyödyllinen yhdistettyjen kuljetusten edistämisen kannalta, ja se olisi periaatteessa säilytettävä, on tarpeen varmistaa, että sitä ei käytetä väärin. Kokemus on osoittanut, että kyseistä säännöstä on tietyissä unionin osissa järjestelmällisesti käytetty kabotaasin väliaikaisen luonteen kiertämiseksi ja perusteena ajoneuvojen jatkuvalle käytölle muussa jäsenvaltiossa kuin yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppatavan vastaiset käytännöt johtavat sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantavat kabotaasia koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi voitava poiketa direktiivin 92/106/ETY 4 artiklasta ja soveltaa tällaisiin ongelmiin puuttumiseksi asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 olevia kabotaasisäännöksiä ottamalla käyttöön oikeasuhteinen rajoitus, joka koskee ajoneuvojen jatkuvaa käyttöä niiden alueella.
- (23) Sääntöjen täytäntöönpanon tosiasiallinen ja tehokas valvonta on ennakkoedellytys tasapuoliselle kilpailulle sisämarkkinoilla. Valvontavälineiden digitalisoinnin jatkaminen on olennaisen tärkeää, jotta voidaan vapauttaa valvontakapasiteettia, vähentää kansainvälisten liikenteenharjoittajien ja erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten tarpeetonta hallinnollista taakkaa, kohdistaa valvonta paremmin suuririskisiin liikenteenharjoittajiin ja havaita vilpilliset käytännöt. Olisi selkeytettävä, millä tavoin maantieliikenteen harjoittajat voivat osoittaa kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattamisen. Tienvarsitarkastusten olisi perustuttava kuljetusasiakirjoihin ja, jos niitä on saatavilla, ajopiirturirekistereihin. Jotta voidaan yksinkertaistaa asiaankuuluvien todisteiden toimittamista ja niiden käsittelyä toimivaltaisen viranomaisen toimesta, sähköisten kuljetustietojen käyttö ja toimittaminen olisi tunnus-tettava tavoiksi osoittaa sääntöjen noudattaminen. Tiedot olisi toimitettava muodossa, jolla varmistetaan tietojen luotettavuus ja aitous. Koska kuljetuksessa ja logistiikassa käytetään yhä enemmän tehokasta sähköistä tiedonvaihtoa, on tärkeää varmistaa johdonmukaisuus sääntelykehyksissä sekä vahvistaa hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevat säännöt.
- (24) Kuljetusyrityksiä sitovat kansainvälisiä kuljetuksia koskevat säännöt, ja niille aiheutuu seurauksia rikkomisista, joihin ne ovat syyllystyneet. Kuljetuspalveluja maantieliikenteen tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden olisi kuitenkin säädettävä myös selkeistä ja ennakoitavissa olevista säännöistä, jotka koskevat lähettäjiä, huolitsijoita, hankkijoita ja alihankkijoita määrättäviä seuraamuksia niissä tapauksissa, joissa ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy asetuksen (EY) N:o 1072/2009 rikkomista.
- (25) Euroopan työviranomainen, jonka Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1149⁽¹⁰⁾ 1 artiklan 4 kohdassa säädetty toiminta-ala kattaa asetuksen (EY) N:o 1071/2009, on tärkeässä tehtävässä avustaessaan jäsenvaltioita panemaan tämän asetuksen säännöt asianmukaisesti täytäntöön. Tämä tehtävä liittyy erityisesti yhteisiin tarkastuksiin, yhteistyön helpottamiseen ja tietojenvaihtoon jäsenvaltioiden kesken, parhaiden käytäntöjen edistämiseen ja jakamiseen, valmiuksien kehittämisen tukemiseen, koulutukseen ja tiedotuskampanjoihin.
- (26) Markkinoiden kehityksen ja teknisen edistyksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteitä I, II ja III sekä asetuksen (EY) N:o 1072/2009 liitteitä I, II ja III. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽¹¹⁾ 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 oltava oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (27) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli yhdenmukaistusta tietyillä aloilla, joita ei vielä ole yhdenmukaistettu unionin oikeudessa, erityisesti kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoitettavan kuljetuksen ja täytäntöönpanon valvontakäytäntöjen osalta, ja kilpailuolosuhteiden lähentämistä ja täytäntöönpanon

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

valvonnan parantamista, vaan ne voidaan näiden tavoitteiden luonteen ja maantieliikenteen rajat ylittävän luonteen 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 asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

- (28) Asetukset (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1024/2012⁽¹²⁾ olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 muuttaminen

Muutetaan asetukset (EY) N:o 1071/2009 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artiklan 4 kohta seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja joita käytetään ainoastaan kansalliseen liikenteeseen yritysten sijoittautumisjäsenvaltioissa;”

b) lisätään alakohta seuraavasti:

”aa) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia;”

c) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä tai joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.”;

d) lisätään alakohta seuraavasti:

”Sovellettaessa ensimmäisen alakohdan b alakohtaa muu kuin toisen tai omaan lukuun tapahtuva maantiekuljetus, josta ei saada suoraa tai välillistä korvausta ja joka ei tuota suoraa tai välillistä tuloa ajoneuvon kuljettajalle tai muille ja jolla ei ole yhteyttä ammatilliseen toimintaan, on katsottava yksinomaan ei-kaupalliseksi kuljetukseksi.”

2) Kumotaan 3 artiklan 2 kohta.

3) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn vaatimuksen

- a) yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava toimipaikka, jossa sillä on saatavillaan ydinliiketoimintansa alkuperäiset asiakirjat joko sähköisessä tai muussa muodossa, erityisesti sen kuljetussopimukset, yrityksen käytössä oleviin ajoneuvoihin liittyvät asiakirjat, kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyvät asiakirjat, työsopimukset, sosiaaliturvaan liittyvät asiakirjat, kuljettajien lähettämistä koskevia tietoja sisältävät asiakirjat, kabotaasia sekä ajo- ja lepoaikoja koskevia tietoja sisältävät asiakirjat ja muut asiakirjat, jotka toimivaltaisen viranomaisen on voitava saada käyttöönsä tarkastaakseen yrityksen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen;
- b) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa järjestettävä ajoneuvokantansa toiminta varmistaen, että yrityksen käytössä olevat, kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot palaavat johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään;

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

- c) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava rekisteröity kyseisen jäsenvaltion yhtiörekisteriin tai vastaavaan rekisteriin aina, kun kansallinen lainsäädäntö tätä edellyttää;
- d) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava tuloverovelvollinen ja sillä on oltava voimassa oleva arvonlisäverotunniste aina, kun kansallinen lainsäädäntö tätä edellyttää;
- e) kun lupa on myönnetty, yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella;
- f) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa asianmukaisilla välineillä ja toimitiloilla kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa a alakohdassa tarkoitettussa toimipaikassa, ja johdettava kuljetustoimintaansa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti käyttäen g alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä;
- g) yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava jatkuvasti ja säännöllisesti käytettävissään e alakohdassa säädetty edellytykset täyttäviä ajoneuvoja ja kuljettajia, joilla on pysyvä asemapaikka kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipisteessä ja joiden määrä on suhteutettu yrityksen harjoittaman liikenteen määrään.
2. Edellä 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa
- a) toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa oleva määrä asianmukaisesti pätevöitynyttä hallinnollista henkilöstöä tai liikenteestä vastaava henkilö, joka on tavoitettavissa tavanomaisena työaikana;
- b) toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevaa muuta toiminnallista infrastruktuuria kuin 1 kohdan f alakohdassa tarkoitettuja teknisiä välineitä, mukaan lukien tavanomaisena työaikana avoinna oleva toimisto.”
- 4) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:
- a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:
- i) korvataan toinen alakohta seuraavasti:
- ”Ratkaistessaan, onko yritys täyttänyt hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen, jäsenvaltioiden on otettava huomioon kyseisen yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden, toimitusjohtajien ja muiden jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Tässä artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, seuraamuksiin tai rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille, toimitusjohtajille ja muille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrättyt seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.”;
- ii) poistetaan kolmannen alakohdan a alakohdan vi alakohdasta sana ”ja”;
- iii) lisätään kolmannen alakohdan a alakohtaan alakohta seuraavasti:
- ”vii) verolainsäädäntö; ja”;
- iv) lisätään kolmannen alakohdan b alakohtaan alakohdat seuraavasti:
- ”xi) työntekijöiden lähettäminen tieliikenteen alalla;
- xii) sopimusvelvoitteisiin sovellettava laki;
- xiii) kabotaasi.”;
- b) korvataan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Edellä olevan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi, kun liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tuomittu vakavasta rikoksesta taikka hänelle tai sille on määrätty seuraamus jostain liitteessä IV vahvistetuista unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava ja saatettava päätökseen sopivalla tavalla ja viipymättä hallinnollinen menettely, johon sisältyy tarvittaessa tarkastus asianomaisen yrityksen toimipaikassa.
- Tapauksen mukaan liikenteestä vastaavalle henkilölle tai yrityksen muille oikeudellisille edustajille on hallinnollisen menettelyn aikana annettava oikeus esittää perustelunsa ja selityksensä.

Hallinnollisen menettelyn aikana toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava, olisiko hyvämaineisuuden menetys yksittäisessä tapauksessa erityisolosuhteista johtuen suhteeton toimi. Toimivaltaisen viranomaisen on kyseisessä arvioinnissa otettava huomioon 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettujen niiden kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on tuomittu tai joista hänelle tai sille on määrätty seuraamuksia. Tällaiset havainnot on perusteltava asianmukaisesti.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteetonta, sen on päätettävä, että asianomaisella yrityksellä on edelleen hyvä maine. Tämän päätöksen perustelut on kirjattava kansalliseen rekisteriin. Tällaisten päätösten lukumäärä on ilmoitettava 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kertomuksessa.

Jos toimivaltainen viranomainen ei katso, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteetonta, tuomio tai seuraamus johtaa hyvämaineisuuden menetykseen.”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Jäsenvaltioiden on otettava huomioon kyseisiä rikkomuksia koskevat tiedot, mukaan lukien muista jäsenvaltioista saadut tiedot, määriteltäessä 12 artiklan 1 kohdan mukaisten tarkastusten painopisteitä.

Tätä varten komissio

- a) vahvistaa yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit;
- b) määrittää rikkomusten vakavuuden sen mukaan, miten todennäköisesti niistä aiheutuu kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski ja kilpailun vääristymistä maantieliikennemarkkinoilla, mukaan lukien kuljetusalan työntekijöiden työolojen heikkeneminen;
- c) säätää esiintymistiheydestä, jonka ylittyttyä toistuvia rikkomuksia on pidettävä vakavina, ottaen huomioon liikenteestä vastaavan henkilön johtamassa kuljetustoiminnassa käytettävien ajoneuvojen lukumäärän.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn vaatimuksen yrityksen on pystyttävä keskeytystä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana. Yrityksen on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyn henkilön vahvistaman tilinpäätöksen pohjalta, että sillä on kunakin vuonna käytettävissään pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään seuraavasti:

- a) 9 000 euron arvosta ensimmäisen käytössä olevan moottoriajoneuvon osalta;
- b) 5 000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan moottoriajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta, jonka sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, ja
- c) 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan moottoriajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta, jonka sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia.

Yritysten, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyn henkilön vahvistaman vuosittaisen tilinpäätöksen pohjalta, että niillä on kunakin vuonna käytettävissään pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään

- a) 1 800 euron arvosta ensimmäisen käytössä olevan ajoneuvon osalta; ja
- b) 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan ajoneuvon osalta.

Jäsenvaltiot voivat edellyttää alueelleen sijoittautuneiden yritysten osoittavan, että niillä on käytettävissään näiden ajoneuvojen osalta sama määrä pääomaa ja vararahastoja kuin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava komissiolle asiasta, ja komissio asettaa kyseiset tiedot julkisesti saataville.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Edellä 1 kohdassa vahvistettujen vaatimusten lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltioiden päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille eikä tämä ole konkurssissa tai maksukyvyttömyys- tai purkamismenettelyssä.”;

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä tai edellyttää, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa yhden tai useamman pankin tai muun rahoituslaitoksen, vakuutusyhtiöt mukaan luettuina, antamalla, toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä todistuksella, kuten pankkitakauksella tai vakuutuksella, mukaan lukien ammatillinen vastuuvakuutus, tai muulla sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yritykselle on annettu yhteisvastuullinen takaus 1 kohdassa vahvistetuille määrille.”;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yrityksen rekisteröintivuotta koskevan varmennetun tilinpäätöksen puuttuessa toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa pankkitakauksen kaltaisella todistuksella, rahoituslaitoksen antamalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yritys voi saada luottoa, tai muulla toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yrityksellä on käytettävissään 1 kohdassa vahvistetut määrät.”

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltiot voivat edistää liitteessä I lueteltuja aihepiirejä koskevaa jatkokoulutusta kolmen vuoden välein, jotta varmistetaan, että 1 kohdassa tarkoitettu henkilö tai tarkoitetut henkilöt ovat riittävän tietoisia alan kehityksestä.”;

b) korvataan 9 kohta seuraavasti:

”9. Siirretään komissiolle valta antaa 24 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I, II ja III niiden mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen ja tekniseen edistykseen.”

7) Lisätään 9 artiklaan kohta seuraavasti:

”Luvan myöntämiseksi maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle, joka käyttää yksinomaan sellaisia mootoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, jäsenvaltiot voivat päättää vapauttaa 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tutkinnosta henkilöt, jotka toimittavat todisteita siitä, että he ovat yhtäjaksoisesti hallinneet samantyyppistä yritystä 20 päivää elokuuta 2020 edeltäneiden 10 vuoden ajan.”

8) Kumotaan 11 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta.

9) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Toimivaltaisten viranomaisten on valvottava säännöllisesti, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, edelleen tämän asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset. Tätä varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, tarvittaessa myös asianomaisen yrityksen toimipaikassa, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden on ulotettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (*) 9 artiklan mukaisesti, koskemaan kaikkia tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuja rikkomuksia.

(*) 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 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).”;

b) kumotaan 2 kohdan toinen alakohta.

10) Korvataan 13 artiklan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) enintään kuuden kuukauden määräaika, jos vakavaraisuutta koskeva vaatimus ei ollut täyttynyt, jotta yritys voi osoittaa, että mainittu vaatimus täyttyy jälleen pysyvästi.”

11) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Toimivaltainen viranomainen saa palauttaa liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona hyvä maine menetettiin, ja joka tapauksessa vasta kun liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa tutkinnon tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kunnes asiaankuuluvien kansallisen lainsäädännön säännösten ja tämän artiklan 1 kohdan mukainen korjaava toimenpide on toteutettu, liikenteestä vastaavan henkilön, joka on julistettu ammattiin soveltumattomaksi, 8 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu todistus ammatillisesta pätevydestä ei ole enää voimassa missään jäsenvaltiossa.”

12) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 2 kohta seuraavasti:

i) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) hyvään maineeseen ja ammatilliseen pätevytyteen liittyvien 3 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi nimettyjen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimet tai tarvittaessa laillisen edustajan nimi;”

ii) lisätään alakohdat seuraavasti:

”g) niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti;

h) yrityksen palveluksessa edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta olleiden työntekijöiden lukumäärä, joka kirjataan kansalliseen rekisteriin viimeistään kunkin vuoden 31 päivänä maaliskuuta;

i) yrityksen riskiluokitus direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.”;

iii) korvataan toinen, kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

”Ensimmäisen alakohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava julkisesti käytettävissä henkilötietojen suojaa koskevien asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat säilyttää ensimmäisen alakohdan e–i alakohdassa tarkoitettuja tietoja erillisissä rekistereissä. Tällaisissa tapauksissa e ja f alakohdassa tarkoitettuja tietoja on asetettava kyseisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saataville pyynnöstä tai tällaisten tietojen on oltava suoraan niiden käytettävissä. Pyydettyjä tietoja on toimitettava viiden työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta.

Ensimmäisen alakohdan g, h ja i alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä tienvarsitarkastusten aikana viimeistään 12 kuukauden kuluttua 6 kohdan nojalla annetun sellaisen täytäntöönpanosäädöksen voimaantulopäivästä, jossa täsmennetään toiminnot, joiden ansiosta tiedot asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville tienvarsitarkastusten aikana.

Ensimmäisen alakohdan e–i alakohdassa tarkoitettuja tietoja ovat muiden viranomaisten kuin toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ainoastaan silloin, kun kyseisillä viranomaisilla on asianmukainen toimivalta tehdä tarkastuksia ja määrätä seuraamuksia tieliikenteen alalla ja niiden virkamiehet ovat valantehneitä tai heitä muutoin koskee virallinen salassapitovelvollisuus.”;

b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä.”;

c) lisätään 6 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”Viimeistään 14 kuukauden kuluttua siitä, kun on annettu täytäntöönpanosäädös yhteisestä kaavasta direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun riskiluokituksen laskemiseksi, komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään toiminnot, joiden ansiosta 2 kohdan ensimmäisen alakohdan g, h ja i alakohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville tienvarsitarkastusten aikana.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

d) kumotaan 7 kohta.

13) Korvataan 18 artikla seuraavasti:

”18 artikla

Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansallisen yhteyspistensä nimi ja osoite viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011. Komissio laatii luettelon kaikista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti keskinäistä apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa tämän asetuksen täytäntöönpanon ja valvonnan helpottamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on vaihdettava tietoja 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista annetuista tuomioista ja niiden johdosta määrätyistä seuraamuksista. Jäsenvaltion, joka saa tiedon 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta, josta on toisessa jäsenvaltiossa kahden viimeksi kuluksen vuoden aikana annettu tuomio tai määrätty seuraamus, on kirjattava kyseinen rikkomus kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä.

4. Jäsenvaltioiden on vastattava muiden jäsenvaltioiden kaikkien toimivaltaisten viranomaisten tietopyyntöihin ja tarkastettava ja tutkittava, täyttävätkö niiden alueelle sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vahvistetun vaatimuksen. Tällaisiin tietopyyntöihin voi kuulua pyyntöjä saada tutustua asiakirjoihin, joita vaaditaan sen todistamiseksi, että 5 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tietopyyntöjen on oltava asianmukaisesti perusteltuja. Pyyntöissä on tätä varten esitettävä uskottavaa näyttöä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mahdollisista rikkomuksista, ilmoitettava pyynnön tarkoitus ja eriteltävä pyydetty tiedot ja asiakirjat riittävän yksityiskohtaisesti.

5. Jäsenvaltioiden on toimitettava muiden jäsenvaltioiden 4 kohdan mukaisesti pyytämät tiedot 30 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhyemmästä määräajasta.

6. Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, ettei pyynnölle ole riittäviä perusteita, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 10 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Pynnön esittäneen jäsenvaltion on esitettävä lisäperusteita. Jos pyynnön esittänyt jäsenvaltio ei pysty esittämään lisäperusteita pyynnölle, pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

7. Jos tietopyyntöön vastaaminen tai tarkastusten ja tutkimusten suorittaminen on vaikeaa, pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ja esitettävä syyt tähän. Asianomaisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään, jotta esiin tulleet vaikeudet saataisiin ratkaistua. Jos tietojen toimittamisessa pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle on jatkuvasti viivästyksiä, asiasta on tiedotettava komissiolle, ja se toteuttaa aiheelliset toimenpiteet.

8. Edellä 3 kohdassa tarkoitetun tietojenvaihdon on tapahduttava komission asetuksella (EU) N:o 1213/2010 (*) perustetun viestinvaihtojärjestelmän eli maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välinen hallinnollinen yhteistyö ja keskinäinen avunanto, joista säädetään 4–7 kohdassa, toteutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 (**) perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) avulla. Tätä varten kukin jäsenvaltio voi nimetä 1 kohdassa tarkoitettua yhteyspisteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi, ja sen on ilmoitettava tästä komissiolle IMIn kautta.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille tämän artiklan nojalla toimitettuja tietoja käytetään ainoastaan siihen tarkoitukseen, johon ne on pyydetty. Henkilötietojen käsittely suoritetaan ainoastaan tämän asetuksen noudattamiseksi, ja sen on tapahduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (***) mukaisesti.

10. Keskinäisen hallinnollisen yhteistyön ja avun on oltava maksutonta.

11. Tietopyyntö ei saa estää toimivaltaisia viranomaisia toteuttamasta asiaankuuluvan kansallisen tai unionin oikeuden mukaisesti toimenpiteitä tämän asetuksen väitetyn rikkomisen tutkimiseksi ja estämiseksi.

(*) Komission asetus (EU) N:o 1213/2010, annettu 16 päivänä joulukuuta 2010, kansallisten sähköisten maantiekuljetusyrityksrekisterien yhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 335, 18.12.2010, s. 21).

(**) 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 (IML-asetus) (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 1).

(***) 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)."

14) Lisätään 23 artiklaan kohdat seuraavasti:

"Poiketen siitä, mitä 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, ennen 21 päivää toukokuuta 2022 yritykset, jotka harjoittavat kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vapautetaan tämän asetuksen säännösten soveltamisesta, jollei sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännössä toisin säädetä.

Poiketen siitä, mitä 16 artiklan 2 kohdassa säädetään, vaatimusta yritysten riskiluokituksen sisällyttämisestä kansallisiin sähköisiin rekistereihin sovelletaan 14 kuukauden kuluttua direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua riskiluokituksen yhteistä laskentakaavaa koskevan täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta."

15) Kumotaan 24 artikla.

16) Lisätään artikla seuraavasti:

"24 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 määräämättömäksi ajaksi 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyys.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimitusten välisessä sopimuksessa (*) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 8 artiklan 9 kohdan 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

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

17) Muutetaan 25 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 (*) 4 artiklaa.

(*) 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).";

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa."

18) Muutetaan 26 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

"Kertomukset ja uudelleentarkastelu";

b) korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) tämän asetuksen nojalla annettujen lupien määrä vuosittain ja tyypeittäin, määräajaksi peruutettujen lupien määrä, kokonaan peruutettujen lupien määrä, ammatin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden päätösten perustelut. Kertomuksissa, jotka koskevat 21 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä seuraavasti:

i) maanteiden henkilöliikenteen harjoittajat;

ii) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat, jotka käyttävät yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia; ja

iii) kaikki muut maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat;"

c) lisätään kohdat seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden on kahden vuoden välein annettava komissiolle kertomus pyynnöistä, joita ne ovat esittäneet 18 artiklan 4–9 kohdan mukaisesti, muilta jäsenvaltioilta saamistaan vastauksista ja toimista, joita ne ovat toteuttaneet toimitettujen tietojen perusteella.

4. Komission 3 kohdan mukaisesti keräämien tietojen ja muiden todisteiden perusteella komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 yksityiskohtaisen kertomuksen jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön laajuudesta, mahdollisista puutteista tässä suhteessa ja mahdollisista tavoista parantaa yhteistyötä. Tämän kertomuksen perusteella komissio arvioi, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.

5. Komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta.

6. Edellä 5 kohdassa tarkoitettujen kertomusten laatimisen jälkeen komissio arvioi tätä asetusta säännöllisesti ja toimittaa arviointien tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

7. Edellä 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asiaankuuluvia lainsäädäntöehdotuksia."

19) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

"6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut vakavimmat rikkomukset";

b) korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) Vuorokautta koskevan ajoaikarajoituksen ylittäminen vuorokautisen työajan aikana vähintään 50 prosentilla;"

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Ajopiirturin ja/tai nopeudenrajoittimen puuttuminen tai sellaisen luvattoman laitteen pitäminen ajoneuvossa ja/tai käyttö, jolla valvontalaitteen ja/tai nopeudenrajoittimen tallenteita voidaan muuttaa, taikka piirturilevyjen tai ajopiirturista ja/tai kuljettajakortista kopioitujen tietojen väärentäminen."

2 artikla

Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttaminen

Muutetaan asetus (EY) N:o 1072/2009 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artiklan 5 kohta seuraavasti:

a) korvataan c alakohta seuraavasti:

"c) 20 päivään toukokuuta 2022 saakka: tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;"

b) lisätään alakohta seuraavasti:

"c a) 21 päivästä toukokuuta 2022 alkaen: tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia;"

2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) kumotaan 2 kohdan kolmas alakohta;

b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten on oltava liitteessä II olevan mallin mukaisia; liitteessä vahvistetaan myös yhteisön luvan käytön edellytykset. Niissä on oltava ainakin kaksi liitteessä I lueteltua turvaominaisuutta.

Sellaisten tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja joihin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 7 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa vahvistettuja matalampia vakavaraisuusvaatimuksia, myöntävä viranomainen merkitsee yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen kohtaan "erityisiä huomautuksia" seuraavan maininnan: " $\leq 3,5$ t".

Siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen."

3) Korvataan 5 artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4. Siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen."

4) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

"2 a. Liikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt;"

b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä on pidettävä tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Siinä tapauksessa, että ajoneuvo on ollut vastaanottavan jäsenvaltion alueella kansainvälistä kuljetusta edeltävän neljän päivän jakson aikana, liikenteenharjoittajan on myös esitettävä selvät todisteet kaikista kyseisen ajanjakson aikana suoritetuista matkoista;"

c) lisätään kohta seuraavasti:

"4 a. Edellä 3 kohdassa tarkoitetut todisteet on esitettävä tai toimitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle pyynnöstä ja tienvarsitarkastuksen aikana. Ne voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti käyttämällä mukautettavaa ja suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi soveltuvaa mallipohjaa, kuten tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) 20 päivänä helmikuuta 2008 tehdyn sähköistä rahtikirjaa (e-CMR) koskevan Geneven lisäpöytäkirjan mukaista sähköistä rahtikirjaa. Kuljettajan on saatava tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tahoon 3 kohdassa tarkoitettujen todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä.";

d) muutetaan 5 kohta seuraavasti:

"5. Jokainen liikenteenharjoittaja, joka on sijoittautumisjäsenvaltiossa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti oikeutettu harjoittamaan toisen lukuun 1 artiklan 5 kohdan a–c a alakohdassa tarkoitettua maanteiden tavaraliikennettä, on tilanteen mukaan oikeutettu harjoittamaan samanlaista kabotaasiliikennettä tai kabotaasiliikennettä saman luokan ajoneuvoilla tässä luvussa säädettyin edellytyksin."

5) Muutetaan 10 artikla seuraavasti

a) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"3. Komissio tutkii tilanteen erityisesti asiaankuuluvien tietojen perusteella ja, kuultuaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 (*) 42 artiklan 1 kohdan nojalla perustettua komiteaa, päättää kuukauden kuluessa jäsenvaltion hakemuksen vastaanottamisesta, ovatko turvatoimenpiteet tarpeen, ja päättää turvatoimenpiteistä, jos ne ovat tarpeen.

(*) 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).";

b) lisätään kohta seuraavasti:

"7. Sen lisäksi, mitä tämän artiklan 1–6 kohdassa säädetään, ja poiketen siitä, mitä direktiivin 92/106/ETY 4 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää – silloin kun se on tarpeen sen välttämiseksi, että viimeksi mainittua säännöstä käytetään väärin tarjoamalla vastaanottavassa jäsenvaltiossa jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvista maantiekuljetusten alku- tai loppuosuuksista koostuvia rajoittamattomia ja jatkuvia palveluja – että tämän asetuksen 8 artiklaa sovelletaan liikenteenharjoittajiin, kun ne suorittavat tällaisia maantiekuljetusten alku- ja/tai loppuosuuksia kyseisessä jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat tällaisten maantiekuljetusten osuuksien osalta säätää pidemmästä määräajasta kuin tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetty seitsemän päivän määräaika ja lyhyemmästä määräajasta kuin tämän asetuksen 8 artiklan 2 a kohdassa säädetty neljän päivän määräaika. Tämän asetuksen 8 artiklan 4 kohdan soveltaminen tällaisiin kuljetuksiin ei vaikuta direktiivistä 92/106/ETY johtuviin vaatimuksiin. Jäsenvaltioiden, jotka hyödyntävät tässä kohdassa säädettyä poikkeusta, on ilmoitettava siitä komissiolle ennen asiaankuuluvien kansallisten toimenpiteidensä soveltamista. Niiden on tarkistettava kyseiset toimenpiteet vähintään viiden vuoden välein ja ilmoitettava kyseisen tarkistuksen tuloksista komissiolle. Niiden on asetettava säännöt, mukaan lukien asianomaisten ajanjaksojen pituus, yleisön saataville läpinäkyvällä tavalla."

6) Lisätään artikla seuraavasti:

"10 a artikla

Tarkastukset

1. Tässä luvussa säädettyjen veloitteiden täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella sovelletaan johdonmukaista kansallista valvontastrategiaa. Kyseisessä strategiassa on keskityttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (*) 9 artiklassa tarkoitettuihin yrityksiin, joilla on korkea riskiluokitus.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa säädettyihin tarkastuksiin sisältyy tarvittaessa kabotaasiliikenteen tarkastus.

3. Jäsenvaltioiden on tehtävä kabotaasiliikenteeseen kohdistuvia yhteisiä tienvarsitarkastuksia vähintään kaksi kertaa vuodessa. Maantiili liikenteen alan sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavien kahden tai useamman jäsenvaltion kansallisten viranomaisten on tehtävä tällaisia tarkastuksia samanaikaisesti niin, että jokainen kansallinen viranomainen toimii omalla alueellaan. Jäsenvaltiot voivat yhdistää kyseiset toimet direktiivin 2006/22/EY 5 artiklassa säädettyihin toimiin. Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen kansallisten yhteyspisteiden on yhteisten tienvarsitarkastusten päättymisen jälkeen vaihdettava tietoja havaittujen rikkomusten lukumäärästä ja tyypistä.

(*) 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 tiili liikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35)."

7) Lisätään artikkelit seuraavasti:

"14 a artikla

Vastuu

Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.

14 b artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 4 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 4 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyyteen.
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 yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 4 artiklan 4 kohdan ja 5 artiklan 4 kohdan 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."

8) Kumotaan 15 artikla.

9) Korvataan 17 artikla seuraavasti:

"17 artikla

Raportointi ja uudelleentarkastelu

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään joka toisen vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla kummankin edeltävän kahden vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleita ajoneuvoja vastaava oikeaksi todistettujen jäljennösten lukumäärä. Kertomuksissa, jotka koskevat 20 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä sen mukaan, onko kyse maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajista, jotka harjoittavat liikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vai muista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista.

2. Jäsenvaltioiden on viimeistään joka toisen vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle kummankin viimeksi kuluneen kahden kalenterivuoden osalta myönnettyjen kuljettajadistusten lukumäärä sekä kummankin edeltävän kahden vuoden 31 päivänä joulukuuta liikenteessä olleiden kuljettajadistusten kokonaismäärä. Kertomuksissa, jotka koskevat 20 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä sen mukaan, onko kyse maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajista, jotka harjoittavat liikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vai muista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista.
3. Jäsenvaltioiden on viimeistään 21 päivänä elokuuta 2022 toimitettava komissiolle 10 a artiklan mukaisesti hyväksytyt kansalliset valvontastrategiansa. Jäsenvaltioiden on viimeistään kunkin vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle edellisen kalenterivuoden aikana 10 a artiklan mukaisesti suoritetuista täytäntöönpanon valvontatoimista ja niihin mahdollisesti sisältyneiden tarkastusten lukumäärästä. Näiden tietojen on sisällettävä tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä.
4. Komissio laatii kertomuksen unionin maantieliikennemarkkinoiden tilanteesta viimeistään 21 päivänä elokuuta 2024. Kertomuksessa on oltava arviointi markkinatilanteesta, mukaan lukien arvio tarkastusten tehokkuudesta ja alan työehtojen kehityksestä.
5. Komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055 (*) käyttöön otetun 8 artiklan muutosten vaikutusta viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta.
6. Edellä 5 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi tätä asetusta säännöllisesti ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
7. Edellä 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asiaankuuluvia lainsäädäntöehdotuksia.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 17)."

3 artikla

Asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttaminen

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

"15. 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: 18 artiklan 8 kohta.

(*) EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51."

4 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 21 päivästä helmikuuta 2022.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2020.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

D.M. SASSOLI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. KLOECKNER

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2020/1056,**annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,****sähköisistä kuljetustiedoista****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan ja 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tehokas tavaraliikenne ja logistiikka ovat olennaisen tärkeitä unionin talouden kasvun ja kilpailukyvyyn, sisämarkkinoiden toiminnan ja unionin kaikkien alueiden sosiaalisen ja taloudellisen yhteenkuuluvuuden kannalta.
- (2) Tämän asetuksen tavoitteena on kannustaa tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisointiin, jolla vähennetään hallintokustannuksia, parannetaan toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksia ja lisätään liikenteen tehokkuutta ja kestävyyttä.
- (3) Tavaraliikenteeseen, jäte mukaan luettuna, liittyy suuria määriä tietoja, joita vaihdetaan edelleen paperimuodossa yritysten kesken sekä yritysten ja toimivaltaisten viranomaisten välillä. Paperiasiakirjojen käyttö aiheuttaa huomattavan hallinnollisen taakan ja lisäkustannuksia logistiikkayrityksille ja niihin liittyville toimialoille (kuten kaupalle ja valmistusteollisuudelle), erityisesti pk-yrityksille, ja vaikuttaa kielteisesti ympäristöön.
- (4) Tärkeimpänä syynä siihen, ettei saatavilla olevien sähköisten välineiden mahdollistaman tietojenvaihdon yksinkertaistamisen ja suuremman tehokkuuden suhteen ole edistytty, pidetään sitä, että unionin tasolla ei ole olemassa yhtenäistä lainsäädäntökehystä, jossa toimivaltaisten viranomaisten edellytettäisiin hyväksyvän sähköisessä muodossa asiaankuuluvat kuljetustiedot, joiden toimittamista vaaditaan lakisääteisesti. Se, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät sähköisessä muodossa tietoja, joista on laadittu yhteiset määrittelyt, edistäisi toimivaltaisten viranomaisten ja talouden toimijoiden välistä viestintää ja välillisesti myös yhdenmukaisen ja yksinkertaisemman yritysten välisen sähköisen viestinnän kehitystä koko unionissa. Se toisi myös merkittäviä hallintokustannusten säästöjä talouden toimijoille ja etenkin pk-yrityksille, jotka muodostavat valtaosan unionissa toimivista kuljetus- ja logistiikkayrityksistä.
- (5) Joillakin unionin liikennelainsäädännön aloilla edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät digitalisoituja tietoja, mutta tämä ei koske läheskään kaikkia asiaankuuluvia unionin säädöksiä. Tavarakuljetuksia koskevat lakisääteiset tiedot olisi voitava asettaa toimivaltaisten viranomaisten saataville sähköisiä välineitä käyttäen koko unionin alueella kaikissa unionin alueella tehtävien kuljetusten asiaankuuluvissa vaiheissa. Tämän mahdollisuuden olisi lisäksi koskettava kaikkia lakisääteisiä tietoja ja kaikkia kuljetusmuotoja.
- (6) Toimivaltaisista viranomaisista olisi siksi vaadittava hyväksymään sähköisessä muodossa saataville asetetut tiedot aina, kun talouden toimijoiden edellytetään asettavan saataville tietoja näyttonä tämän asetuksen kattamissa unionin säädöksissä vahvistettujen vaatimusten noudattamisesta. Tämän vaatimuksen olisi käsitettävä myös tiedot, joita viranomaiset pyytävät lisätietoina kyseisten unionin säädösten säännösten mukaisesti, esimerkiksi silloin, kun tiedot ovat puutteellisia. Näin olisi oltava myös silloin, kun kansallisessa lainsäädännössä edellytetään sellaisten lakisääteisten tietojen antamista, jotka ovat kokonaan tai osittain samoja kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien unionin säädösten nojalla annettavat tiedot. Viranomaisten olisi myös pyrittävä viestimään näistä tiedoista sähköisesti asianomaisten talouden toimijoiden kanssa. Tämä viestintä ei saisi rajoittaa sellaisten unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvien säännösten soveltamista, jotka liittyvät jatkotoimenpiteisiin lakisääteisiä tietoja koskevien tarkastusten aikana tai jälkeen. Toimivaltaisille viranomaisille asetettua velvollisuutta hyväksyä

⁽¹⁾ EUVL C 62, 15.2.2019, s. 265.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 12. maaliskuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 157, 8.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 8. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

tiedot, jotka talouden toimijat ovat asettaneet niiden saataville sähköisesti, olisi myös sovellettava aina, kun tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa unionin säädösten tai kansallisen lainsäädännön säännöksissä edellytetään tietoja, joihin viitataan myös kansainvälisissä yleissopimuksissa, kuten eri kuljetusmuotojen avulla tapahtuvassa kansainvälisessä kuljetuksessa käytettäviä rahtisopimuksia koskevilla yleissopimuksissa, joita ovat esimerkiksi YK:n yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR), kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (COTIF), sähköistä lentorahtikirjaa koskeva IATAN päätöslauselma 672, yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) ja Budapestin yleissopimus tavaroiden sisävesikuljetussopimuksista (CMNI).

- (7) Koska tämän asetuksen tarkoituksena on ainoastaan helpottaa ja edistää tietojen antamista talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä sähköisessä muodossa, se ei saisi vaikuttaa unionin säädösten tai kansallisen lainsäädännön säännöksiin, joissa määritellään lakisäätteisten tietojen sisältö, eikä siinä etenkään saisi asettaa mitään uusia lakisäätteisiä tieto- tai kielivaatimuksia. Vaikka tämän asetuksen tarkoituksena on mahdollistaa lakisäätteisten tietovaatimusten noudattaminen sähköisin välinein paperisten asiakirjojen sijaan, se ei vaikuta asianomaisten talouden toimijoiden mahdollisuuteen esittää kyseiset tiedot paperimuodossa unionin säädösten tai kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvissa säännöksissä säädetyn mukaisesti, eikä se saisi vaikuttaa asiaankuuluviin unionin vaatimuksiin, jotka koskevat asiakirjoja, joita on käytettävä kyseessä olevien tietojen jäsenestyssä esittämisessä. Tämä asetus ei saisi rajoittaa sellaisten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ⁽³⁾ säännösten soveltamista, jotka koskevat jätteiden siirtoa koskevia menettelyvaatimuksia ja tullitoimipaikkojen tekemiä tarkastuksia. Tämä asetus ei myöskään saisi rajoittaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 952/2013 ⁽⁴⁾ tai sen taikka Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1239 ⁽⁵⁾ nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä tai delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen raportointivelvollisuuksien soveltamista, mukaan lukien tulliviranomaisten toimivaltaa tai muiden viranomaisten toimivaltaa koskevat säännökset.
- (8) Sähköisten välineiden käyttö lakisäätteisten tietojen vaihdossa voi vähentää talouden toimijoiden hallinnollisia kustannuksia ja lisätä toimivaltaisten viranomaisten tehokkuutta. Sekä talouden toimijoiden että toimivaltaisten viranomaisten olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet koneellisesti luettavassa muodossa tieto- ja viestintäteknologiapohjaisten alustojen (eFTI-alustat) avulla tapahtuvan lakisäätteisten kuljetustietojen (eFTI) sähköisen vaihdon mahdollistamiseksi, mukaan lukien tarvittavien laitteiden hankinta. Asianomaisten talouden toimijoiden olisi kuitenkin edelleen oltava vastuussa tietojen antamisesta ihmisen luettavissa olevassa muodossa aina, kun toimivaltaiset viranomaiset sitä nimenomaisesti pyytävät, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat suorittaa tehtävänsä tilanteissa, joissa eFTI-alustalle ei ole pääsyä.
- (9) Jotta talouden toimijat voisivat antaa asiaankuuluvat tiedot sähköisessä muodossa samalla tavalla kaikissa jäsenvaltioissa, on tarpeellista laatia yhteiset määrittelyt, jotka komission olisi hyväksyttävä tässä asetuksessa tarkoitettuilla delegoiduilla säädöksillä ja täytäntöönpanosäädöksillä.
- (10) Tietoalkioiden määritelmää ja teknisiä ominaisuuksia koskevilla yhteisillä määrittelyillä olisi varmistettava tietojen yhteentoimivuus vahvistamalla yhtenäinen kattava tietojoukko, jota käytetään tietojen sähköiseen toimitamiseen. Tämän kattavan tietojoukon olisi sisällettävä kaikki tietoalkiot, jotka vastaavat unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön asiaankuuluviin säännöksiin sisältyviä tietovaatimuksia ja joissa kukin yhteen tai useampaan osajoukkoon kuuluva tietoalkio otetaan huomioon vain kerran.
- (11) Yhteisissä määrittelyissä olisi myös vahvistettava yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt sille, kuinka toimivaltaiset viranomaiset saavat käyttöönsä ja käsittelevät näitä tietoja, mukaan lukien kaikki asiaan liittyvä toimivaltaisten viranomaisten ja asianomaisten talouden toimijoiden välinen viestintä, kuten sellaisia lisätietoja koskevat pyynnöt, joita toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat käyttääkseen lakisäätteistä vaatimusten noudattamisen valvontavaltaansa unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1013/2006, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2006, jätteiden siirrosta (EUVL L 190, 12.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyt palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

- (12) Näitä yhteisiä määrittelyjä vahvistettaessa olisi otettava asianmukaisesti huomioon asiaankuuluvat tiedonsiirtomäärittelyt, jotka on vahvistettu asiaankuuluvissa unionin säädöksissä ja jotka sisältyvät asiaankuuluviin tiedonvaihtoa koskeviin eurooppalaisiin ja kansainvälisiin standardeihin, mukaan lukien multimodaalistandardit, sekä komission 23 päivänä maaliskuuta 2017 antamassa tiedonannossa "Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia" vahvistetut periaatteet ja suositukset, joissa määritellään lähestymistapa jäsenvaltioiden yhteisesti sopimien eurooppalaisten digitaalisten julkisten palvelujen tarjoamiseen. Lisäksi olisi huolehdittava siitä, että määrittelyt pysyvät teknologianeutraaleina ja avoimina innovatiivisille teknologioille.
- (13) Toimivaltaisten viranomaisten ja talouden toimijoiden ja kustannusten minimoimiseksi voitaisiin harkita yhteyspisteiden perustamista toimivaltaisille viranomaisille. Kyseiset yhteyspisteet toimisivat ainoastaan välittäjinä eFTI-alustojen ja toimivaltaisten viranomaisten välillä, eivätkä ne sen vuoksi saisi säilyttää eivätkä käsitellä eFTI-tietoja, joiden välittäjinä ne toimivat, lukuun ottamatta eFTI-tietojen käsittelyyn liittyviä metatietoja, kuten seurantaa tai tilastointia varten tarvittavia käyttölokeja. Jäsenvaltio voisi myös sopia yhteisten yhteyspisteiden perustamisesta toimivaltaisille viranomaisilleen.
- (14) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava niihin eFTI-alustoihin sovellettavat toiminnalliset vaatimukset, joita talouden toimijoiden olisi käytettävä lakisääteisten kuljetustietojen asettamiseksi toimivaltaisten viranomaisten saataville sähköisessä muodossa täyttääkseen toimivaltaisille viranomaisille tässä asetuksessa säädetyt näiden tietojen pakollista hyväksyntää koskevat edellytykset. Lisäksi olisi vahvistettava kolmansina osapuolina oleville alustojen palveluntarjoajille (eFTI-palveluntarjoajat) asetettavat vaatimukset. Näillä vaatimuksilla olisi varmistettava erityisesti, että kaikkia eFTI-tietoja voidaan käsitellä ainoastaan sellaisen kattavan oikeuksiin perustuvan pääsynvalvontajärjestelmän mukaisesti, jossa on toiminnot tätä varten, että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on välitön pääsy kyseisiin tietoihin lakisääteisen vaatimusten noudattamisen valvontavaltansa mukaisesti, että henkilötietojen sähköinen käsittely voi tapahtua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 ⁽⁶⁾ mukaisesti ja että arkaluonteisten kaupallisten tietojen käsittely voi tapahtua kyseisten tietojen luottamuksellisuutta noudattaen.
- (15) Komission olisi hyväksyttävä määrittelyt, jotka liittyvät eFTI-alustoja koskeviin toiminnallisiin vaatimuksiin. Kyseisiä määrittelyjä hyväksyessään komission olisi pyrittävä varmistamaan eFTI-alustojen yhteentoimivuus, jotta voidaan helpottaa tietojenvaihtoa tällaisten alustojen välillä ja sallia talouden toimijoiden käyttää valitsemaansa eFTI-alustaa. Täytäntöönpanon helpottamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi komission olisi myös otettava huomioon olemassa olevissa tieto- ja viestintäteknikkajärjestelmissä käytetyt asiaankuuluvat tekniset ratkaisut ja standardit. Samalla komission olisi varmistettava, että määrittelyt pysyvät mahdollisimman teknologianeutraaleina, jotta voidaan kannustaa jatkuvaan innovointiin ja välttää teknologinen lukkiutuminen.
- (16) Jotta voitaisiin lisätä sekä toimivaltaisten viranomaisten että talouden toimijoiden luottamusta siihen, että eFTI-alustat ja eFTI-palveluntarjoajat noudattavat näitä toimintavaatimuksia, jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön sertifiointijärjestelmä, joka pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 ⁽⁷⁾ mukaiseen akkreditointiin. Sertifiointin etujen hyödyntämiseksi jo käytössä olevien tieto- ja viestintäteknikkajärjestelmien tarjoajia kannustetaan varmistamaan, että kyseiset järjestelmät täyttävät tässä asetuksessa säädetyt eFTI-alustoja koskevat vaatimukset, ja hakemaan sertifiointia. Tieto- ja viestintäteknikkajärjestelmien sertifiointi olisi tehtävä viipymättä.
- (17) eFTI-alustojen käyttö antaa talouden toimijoille takeet siitä, että lakisääteiset tiedot hyväksytään, ja antaa toimivaltaisille viranomaisille luotettavan ja turvallisen pääsyn kyseisiin tietoihin. Huolimatta siitä, että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on velvollisuus hyväksyä tämän asetuksen mukaisesti sertifioitua eFTI-alustaa käyttäen saataville asetetut tiedot, olisi kuitenkin oltava edelleen mahdollista käyttää myös muita tieto- ja viestintäteknikkajärjestelmiä, jos jäsenvaltio niin päättää. Tämä asetus ei kuitenkaan saisi estää yritysten välistä eFTI-alustojen käyttöä tai estää eFTI-alustoilla olevien lisätoimintojen käyttöä, edellyttäen että tämä ei vaikuta haitallisesti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lakisääteisten tietojen käsittelyyn tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti.

⁽⁶⁾ 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 tietosuojasäätös) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (18) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen mukaisesti sähköisessä muodossa saataville asetettujen lakisäateisten tietojen hyväksymistä koskevan velvollisuuden yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä täytäntöönpanovaltaa hyväksyä yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt sille, kuinka toimivaltaiset viranomaiset saavat käyttöönsä ja käsittelevät näitä lakisäateisiä tietoja, kun asianomaiset talouden toimijat asettavat kyseiset tiedot saataville sähköisesti, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännöt ja tekniset määrittelyt, ja vahvistaa yksityiskohtaiset määrittelyt, jotka koskevat eFTI-alustoja ja eFTI-palveluntarjoajia koskevien vaatimusten täytäntöönpanoa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽⁸⁾ mukaisesti.
- (19) Tämän asetuksen moitteettoman soveltamisen varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevaa A osaa sellaisten komission hyväksymien delegoitujen säädösten tai täytäntöönpanosäädösten huomioon ottamiseksi, joissa asetetaan uusia tavaraliikenteeseen liittyviä unionin lakisäateisiä tietovaatimuksia; ja muutetaan liitteessä I olevaa B osaa, jotta siihen voidaan lisätä luettelot kansalliseen lainsäädäntöön sisältyvistä lakisäateisistä tietovaatimuksista, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle tämän asetuksen mukaisesti, ja jotta siihen voidaan lisätä asiaa koskevan kansallisen lainsäädännön uudet säännökset, joilla tehdään muutoksia kansallisiin lakisäateisiin tietovaatimuksiin tai asetetaan uusia tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lakisäateisiä tietovaatimuksia, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle tämän asetuksen mukaisesti; ja joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla ja muuttamalla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin lakisäateisiin tietovaatimuksiin liittyvä yhteinen tietojoukko ja tieto-osajoukot; ja täydennetään tämän asetuksen tiettyjä teknisiä näkökohtia, etenkin eFTI-alustojen tarkastusmerkin käyttöä koskevien sääntöjen ja eFTI-palveluntarjoajien sertifiointia koskevien sääntöjen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽⁹⁾ 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. Lisäksi kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien osallistuminen asianmukaisiin foorumeihin, kuten 13 päivänä syyskuuta 2018 annetulla komission päätöksellä, jolla perustetaan digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevä foorumi, perustettuun asiantuntijaryhmään, on tärkeää kehitettäessä ja valmisteltaessa kyseisiä säädöksiä.

- (20) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli varmistaa yhdenmukainen lähestymistapa sen suhteen, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät sähköisesti saataville asetetut kuljetustiedot, vaan se voidaan yhteisten vaatimusten vahvistamistarpeen 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 asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (21) Lakisäateisten kuljetustietojen osana vaadittujen henkilötietojen sähköisen käsittelyn olisi tapahduttava asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.
- (22) Komission olisi tehtävä tätä asetusta koskeva arviointi. Tämän arvioinnin tueksi olisi kerättävä tietoja, samoin kuin tämän asetuksen tuloksellisuuden arvioimiseksi suhteessa sille asetettuun tavoitteeseen.
- (23) Tehokas ja vaikuttava vaatimusten noudattamisen valvonta edellyttää, että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on suora ja reaaliaikainen pääsy asianomaisiin lakisäateisiin tietoihin sähköisessä muodossa. Tätä varten ja komission 19 päivänä huhtikuuta 2016 antamassa tiedonannossa "EU:n sähköisen hallinnon toimintasuunnitelma 2016–2020: Hallinnon digitalisaatiokehityksen vauhdittaminen" esitetyn "oletusarvoisen digitaalisuuden" periaatteen mukaisesti sähköisten välineiden käytöstä olisi tultava vallitseva tapa vaihtaa lakisäateisiä tietoja talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä. Komission olisi sen vuoksi arvioitava mahdollisia aloitteita, joiden tavoitteena on velvoittaa talouden toimijat käyttämään sähköisiä keinoja lakisäateisten tietojen asettamiseksi

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

toimivaltaisten viranomaisten saataville. Komission olisi tarvittaessa ehdotettava vastaavia aloitteita, tämän asetuksen ja muiden asiaankuuluvien unionin säädösten mahdolliset muutokset mukaan lukien. Toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksien parantamiseksi ja sekä toimivaltaisille viranomaisille että talouden toimijoille aiheutuvien kustannusten minimoimiseksi komission olisi myös harkittava lisätoimenpiteitä, kuten lakisääteisten tietojen tallentamiseen ja käsittelyyn muun unionin kuljetusoikeuden mukaisesti käytettävien tieto- ja viestintätekniikkajärjestelmien ja -alustojen yhteentoimivuuden parantamista ja niiden yhteistä yhteyspistettä.

- (24) Tätä asetusta ei voida soveltaa tehokkaasti ennen kuin siinä säädetyt delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset ovat tulleet voimaan. Tämän vuoksi komissiolla on oikeudellinen velvollisuus hyväksyä kyseiset delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset, ja sen olisi aloitettava välittömästi niiden käsittely, jotta voidaan varmistaa, että asiaankuuluvat määrittelyt hyväksytään hyvissä ajoin, mahdollisuuksien mukaan ennen tässä asetuksessa vahvistettuja määräaikoja. Kyseisten delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten ripeä hyväksyminen on välttämätöntä, jotta jäsenvaltioille ja talouden toimijoille jää riittävästi aikaa toteuttaa tarvittavat toimenpiteet tämän asetuksen mukaisesti. Eri soveltamisajat tässä asetuksessa olisi sen vuoksi vahvistettava vastaavasti.
- (25) Samoin tämän asetuksen mukainen jäsenvaltioiden ilmoitusvelvollisuus olisi täytettävä vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä, jotta komissio voi antaa hyvissä ajoin ensimmäisen delegoidun säädöksen tämän asetuksen nojalla.
- (26) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001 ⁽¹⁰⁾ 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan lainsäädäntökehys tavaroiden kuljettamiseen unionin alueella liittyvien lakisääteisten tietojen sähköiselle toimittamiselle asianomaisten talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä.

Tätä varten tässä asetuksessa

- a) vahvistetaan ehdot, joiden perusteella toimivaltaisten viranomaisten edellytetään hyväksyvän lakisääteiset tiedot, kun asianomaiset talouden toimijat asettavat kyseiset tiedot saataville sähköisessä muodossa;
- b) vahvistetaan säännöt niiden palvelujen tarjoamiselle, jotka liittyvät siihen, että asianomaiset talouden toimijat asettavat lakisääteiset tiedot toimivaltaisten viranomaisten saataville sähköisessä muodossa.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan

- a) lakisääteisiin tietovaatimuksiin, joista säädetään

i) ETY:n neuvoston asetuksen N:o 11 ⁽¹¹⁾ 6 artiklan 1 kohdassa;

ii) neuvoston direktiivin 92/106/ETY ⁽¹²⁾ 3 artiklassa;

iii) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 ⁽¹³⁾ 8 artiklan 3 kohdassa;

⁽¹⁰⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽¹¹⁾ ETY:n neuvosto: Asetus N:o 11 Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 79 artiklan 3 kohdan täytäntöönpanosta syrjinnän poistamiseksi kuljetusmaksuista ja -ehdoista (EYVL P 52, 16.8.1960, s. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) asetuksen (EY) N:o 1013/2006 16 artiklan c alakohdassa ja 18 artiklan 1 kohdassa; tällä asetuksella ei rajoiteta tullitoimipaikkojen tekemiä tarkastuksia, joista säädetään unionin säädösten asiaankuuluvissa säännöksissä;
- v) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY⁽¹⁴⁾ liitteessä I olevassa jaksossa I.1 tarkoitetun vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista Genevessä 30 päivänä syyskuuta 1957 tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (ADR) liitteessä A olevan 5 osan luvussa 5.4, kyseisen direktiivin liitteessä II olevassa jaksossa II.1 tarkoitettujen vaarallisten aineiden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevien ohjesääntöjen (RID), jotka ovat Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn COTIF-yleissopimuksen liitteenä C, 5 osan luvussa 5.4 ja kyseisen direktiivin liitteessä III olevassa jaksossa III.1 tarkoitettuun vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä sisävesikuljetuksista Genevessä 26 päivänä toukokuuta 2000 tehtyyn eurooppalaiseen sopimukseen (ADN) liitettyjen ohjesääntöjen 5 osan luvussa 5.4;
- b) lakisääteisiin tietovaatimuksiin, joista säädetään delegoiduissa tai täytäntöönpanosäädöksissä, jotka komissio on hyväksynyt tämän kohdan a alakohdassa tarkoitetun unionin säädöksen tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁽¹⁵⁾ tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008⁽¹⁶⁾ nojalla. Kyseiset delegoidut tai täytäntöönpanosäädökset luetellaan tämän asetuksen liitteessä I olevassa A osassa;
- c) lakisääteisiin tietovaatimuksiin, joista säädetään tämän asetuksen liitteessä I olevassa B osassa luetelluissa kansallisen lainsäädännön säännöksissä.
2. Jäsenvaltioiden on 21 päivänä elokuuta 2021 ilmoitettava komissiolle kansallisen lainsäädännön säännökset ja niihin liittyvät lakisääteiset tietovaatimukset, jotka edellyttävät sellaisten tietojen toimittamista, jotka ovat kokonaan tai osittain samoja kuin tiedot, jotka on toimitettava 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti.
- Kyseisen ilmoituksen jälkeen jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista kansallisen lainsäädännön säännöksistä, joilla
- a) tehdään muutoksia liitteessä I olevassa B osassa luetelluissa kansallisen lainsäädännön säännöksissä säädettyihin lakisääteisiin tietovaatimuksiin; tai
- b) asetetaan uusia asiaankuuluvia lakisääteisiä tietovaatimuksia, jotka edellyttävät sellaisten tietojen toimittamista, jotka ovat kokonaan tai osittain samoja kuin tiedot, jotka on toimitettava 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on tehtävä ilmoitukset kuukauden kuluessa tällaisten säännösten hyväksymisestä.

3. Komissio antaa degoituja säädöksiä 14 artiklan mukaisesti siten, että muutetaan

- a) liitteessä I olevaa A osaa viittausten lisäämiseksi tämän artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin lakisääteisiin tietovaatimuksiin;
- b) liitteessä I olevaa B osaa viittausten lisäämiseksi kansalliseen lainsäädäntöön ja lakisääteisiin tietovaatimuksiin tai viittausten poistamiseksi niistä tämän artiklan 2 kohdan nojalla tehtyjen ilmoitusten mukaisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'lakisääteisillä tiedoilla' tavaroiden kuljettamiseen unionin alueella, mukaan lukien kuljettavana olevat tavarat, liittyviä tietoja, riippumatta siitä, onko ne esitetty asiakirjamuodossa, jotka asianomaisen talouden toimijan on asetettava saataville 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen säännösten mukaisesti osoittaakseen, että kyseiset säännökset vahvistavien säädösten asiaankuuluvia vaatimuksia on noudatettu;
- 2) 'lakisääteisellä tietovaatimuksella' lakisääteisten tietojen antamista koskevaa vaatimusta;

⁽¹⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽¹⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72).

- 3) 'toimivaltaisella viranomaisella' viranomaista, virastoa tai muuta elintä, jolla on toimivalta suorittaa tehtäviä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen säädösten nojalla ja joka tarvitsee pääsyn lakisääteisiin tietoihin, esimerkiksi vaatimusten noudattamisen tarkastamista, täytäntöönpanoa, vahvistamista tai seuranta varten jäsenvaltion alueella;
- 4) 'sähköisillä kuljetustiedoilla' (electronic freight transport information) tai 'eFTI:llä' tietoalkioiden joukkoa, jota käsitellään sähköisesti lakisääteisten tietojen vaihtamiseksi asianomaisten talouden toimijoiden kesken ja asianomaisten talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä;
- 5) 'eFTI-osatietojoukolla' strukturoitujen tietoalkioiden joukkoa, joka vastaa 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tietyn unionin säädöksen tai kansallisen lainsäädännön nojalla vaadittuja lakisääteisiä tietoja;
- 6) 'yhteisellä eFTI-tietojoukolla' kattavaa strukturoitujen tietoalkioiden joukkoa, joka vastaa kaikkia eFTI-tietojen osatietojoukkoja, joihin eri eFTI-tietojen osatietojoukoille yhteiset tietoalkiot on sisällytetty vain kerran;
- 7) 'tietoalkiolla' pienintä tietoyksikköä, jolla on ainutlaatuinen määritelmä ja täsmällisiä teknisiä ominaisuuksia, kuten muoto, pituus ja merkittytyppi;
- 8) 'käsittelyllä' sellaista toimintoa tai toimintojen kokonaisuuksia, joita kohdistetaan eFTI-tietoihin joko automaattisen tietojenkäsittelyn avulla tai muutoin, kuten tietojen kerääminen, tallentaminen, järjestäminen, jäsentäminen, säilyttäminen, muokkaaminen tai muuttaminen, haku, tutkiminen, käyttö, luovuttaminen siirtämällä, levittämällä tai asettamalla eFTI muutoin saataville, yhteensovittaminen tai yhdistäminen taikka rajoittaminen, poistaminen tai tuhoaminen;
- 9) 'käyttölokilla' eFTI-tietojen sähköisen käsittelyn automaattista tallentamista;
- 10) 'eFTI-alustalla' tieto- ja viestintäteknikkaan perustuvaa ratkaisua, kuten käyttöjärjestelmää, käyttöympäristöä tai tietokantaa, joka on tarkoitettu käytettäväksi eFTI-tietojen käsittelyssä;
- 11) 'eFTI-alustan kehittäjällä' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on kehittänyt tai hankkinut eFTI-alustan joko omaan taloudelliseen toimintaansa liittyvien lakisääteisten tietojen käsittelyä varten tai saattaakseen tämän alustan markkinoille;
- 12) 'eFTI-palvelulla' palvelua, joka koostuu eFTI-tietojen käsittelystä pelkästään eFTI-alustalla tai yhdessä muiden tieto- ja viestintäteknikkaratkaisujen kanssa, mukaan lukien muut eFTI-alustat;
- 13) 'eFTI-palveluntarjoajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa eFTI-palvelua asianomaisille talouden toimijoille sopimuksen pohjalta;
- 14) 'asianomaisella talouden toimijalla' liikenteenharjoittajaa tai logistiikkayhtiötä tai mitä tahansa muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on vastuussa lakisääteisten tietojen asettamisesta toimivaltaisten viranomaisten saataville sovellettavien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
- 15) 'ihmisen luettavissa olevalla muodolla' tietojen esittämistä sellaisessa sähköisessä muodossa, jota luonnollinen henkilö voi käyttää tietolähteenä ilman lisäkäsittelyä;
- 16) 'koneellisesti luettavalla muodolla' tietojen esittämistä sellaisessa sähköisessä muodossa, jota voidaan käyttää koneen suorittamassa automaattisessa käsittelyssä;
- 17) 'vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella' asetuksessa (EY) N:o 765/2008 määriteltyä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosta, joka on akkreditoitu mainitun asetuksen mukaisesti tekemään eFTI-alustojen tai eFTI-palveluntarjoajien vaatimustenmukaisuuden arviointi;
- 18) 'siirrolla' määritellyn tavarakokonaisuuden, jäte mukaan luettuna, kuljetusta ensimmäisestä noutopaikasta lopulliseen toimituspaikkaan yhden kuljetussopimuksen tai useiden peräkkäisten kuljetussopimusten ehtojen mukaisesti, mukaan lukien tarvittaessa eri kuljetusmuotojen käyttäminen, riippumatta kuljetettujen konttien, kollien tai kappaleitavarojen lukumäärästä.

II LUKU

SÄHKÖISESSÄ MUODOSSA SAATAVILLE ASETETUT LAKISÄÄTEISET TIEDOT

4 artikla

Asianomaisia talouden toimijoita koskevat vaatimukset

1. Asianomaisten talouden toimijoiden on noudatettava tässä artiklassa asetettuja vaatimuksia 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi.

2. Kun asianomaiset talouden toimijat asettavat lakisääteiset tiedot toimivaltaisen viranomaisen saataville sähköisessä muodossa, niiden on tehtävä se sertifioidulla eFTI-alustalla ja tapauksen mukaan sertifioidun eFTI-palveluntarjoajan käsittelymien tietojen pohjalta. Asianomaisten talouden toimijoiden on asetettava kyseiset lakisääteiset tiedot saataville koneellisesti luettavassa muodossa ja toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä ihmisen luettavissa olevassa muodossa.

3. Koneellisesti luettavassa muodossa olevat tiedot on asetettava saataville varmennetulla ja suojatulla yhteydellä eFTI-alustalla olevaan tietolähteeseen. Asianomaisten talouden toimijoiden on ilmoitettava 9 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettu yksilöllinen sähköinen tunnistuslinkki, jonka kautta toimivaltainen viranomainen voi yksiselitteisesti tunnistaa siirtoon liittyvät lakisääteiset tiedot.

4. Toimivaltaisten viranomaisten pyytämät ihmisen luettavissa olevassa muodossa olevat tiedot on asetettava saataville paikan päällä, asianomaisen talouden toimijan omistaman sähköisen välineen näytöllä.

5 artikla

Toimivaltaisia viranomaisia koskevat vaatimukset

1. Toimivaltaisten viranomaisten on 30 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona ensimmäinen 7 ja 8 artiklassa tarkoitettu delegoiduista säädöksistä ja täytäntöönpanosäädöksistä on tullut voimaan, hyväksyttävä lakisääteiset tiedot, jotka asianomaiset talouden toimijat asettavat saataville sähköisessä muodossa 4 artiklan mukaisesti, myös kun näitä lakisääteisiä tietoja ovat pyytäneet toimivaltaiset viranomaiset lisätietoina.

2. Jos asianomainen talouden toimija on tämän asetuksen 4 artiklan nojalla asettanut asetuksen (EY) N:o 1013/2006 mukaisesti vaaditut lakisääteiset tiedot sähköisesti saataville, asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä tällaiset lakisääteiset tiedot myös ilman asetuksen (EY) N:o 1013/2006 26 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettua suostumusta.

3. Jos 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tietyn unionin säädöksen tai kansallisen lainsäädännön nojalla vaadituissa lakisääteisissä tiedoissa mainitaan virallinen validointi, kuten leimat tai todistukset, viranomaisen on toimitettava kyseinen validointi sähköisesti 7 ja 8 artiklassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä ja täytäntöönpanosäädöksillä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

4. Täyttääkseen tämän artiklan 1 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, jotta kaikki niiden toimivaltaiset viranomaiset saavat pääsyn lakisääteisiin tietoihin ja voivat käsitellä lakisääteisiä tietoja, joita asianomaiset talouden toimijat ovat asettaneet saataville 4 artiklan mukaisesti. Kyseisten toimenpiteiden on oltava 7 ja 8 artiklassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten mukaisia.

6 artikla

Luottamukselliset kaupalliset tiedot

Toimivaltaisten viranomaisten, eFTI-palveluntarjoajien ja asianomaisten talouden toimijoiden on toteutettava toimenpiteitä varmistaakseen tämän asetuksen mukaisesti käsiteltävien ja vaihdettujen kaupallisten tietojen luottamuksellisuuden ja varmistettava, että tällaiset tiedot ovat saatavilla ja niitä voidaan käsitellä vain, jos siihen on valtuudet.

7 artikla

Yhteinen eFTI-tietojoukko ja eFTI-tietojen osajoukot

1. Komissio antaa 14 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin lakisääteisiin tietovaatimuksiin liittyvän yhteisen eFTI-tietojoukon ja eFTI-tietojen osajoukot ja muuttamalla niitä, mukaan lukien yhteiseen eFTI-tietojoukkoon ja eFTI-tietojen osajoukkoihin sisältyvien kunkin tietoalkioiden määritelmää ja teknisiä ominaisuuksia koskevat määrittelyt;

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä hyväksyessään komissio

a) ottaa huomioon asiaankuuluvat kansainväliset yleissopimukset ja unionin oikeuden; ja

b) pyrkii varmistamaan yhteisen eFTI-tietojoukon ja eFTI-tietojen osajoukkojen yhteentoimivuuden kansainvälisesti tai unionin tasolla hyväksyttyjen asiaankuuluvien tietomallien kanssa, multimodaaliset tietomallit mukaan luettuna;

3. Ensimmäisen delegoidun säädöksen on katettava kaikki 1 kohdassa tarkoitettut osatekijät ja se hyväksytään viimeistään 21 päivänä helmikuuta 2023.

8 artikla

Tietojen saantia koskevat yhteiset menettelyt ja säännöt

1. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset, joissa säädetään toimivaltaisten viranomaisten pääsyä eFTI-alustoille koskevat yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt, mukaan lukien yhteiset tekniset määrittelyt, sekä lakisääteisten tietojen käsittelyä ja kyseisiin tietoihin liittyvää toimivaltaisten viranomaisten ja asianomaisten talouden toimijoiden välistä viestintää koskevat menettelyt.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä hyväksyessään komissio pyrkii tehostamaan hallinnollisia menettelyjä ja minimoimaan sekä asianomaisille talouden toimijoille että toimivaltaisille viranomaisille noudattamisesta aiheutuvat kustannukset.
3. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ensimmäisen täytäntöönpanosäädöksen on katettava kaikki tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettut osatekijät ja se hyväksytään viimeistään 21 päivänä helmikuuta 2023.

III LUKU

eFTI-ALUSTAT JA eFTI-PALVELUNTARJOAJAT

1 JAKSO

eFTI-alustoja ja eFTI-palveluntarjoajia koskevat vaatimukset

9 artikla

eFTI-alustoja koskevat toiminnalliset vaatimukset

1. Lakisääteisten tietojen käsittelyssä käytettävien eFTI-alustojen on tarjottava toiminnot, joilla varmistetaan, että:
 - a) henkilötietoja voidaan käsitellä asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti;
 - b) kaupallisia tietoja voidaan käsitellä 6 artiklan mukaisesti;
 - c) toimivaltaiset viranomaiset saavat pääsyn ja voivat käsitellä tietoja 7 ja 8 artiklassa tarkoitetuilla delegoiduilla ja täytäntöönpanosäädöksillä hyväksytyjen määrittelyjen mukaisesti;
 - d) asianomaiset talouden toimijat voivat asettaa tiedot toimivaltaisten viranomaisten saataville 4 artiklan mukaisesti;
 - e) kuljetuksen ja siihen liittyvien tietoalkioiden välille voidaan muodostaa yksilöllinen sähköinen tunnistuslinkki, mukaan lukien strukturoitu viittaus eFTI-alustaan, jolla tiedot on asetettu saataville, kuten yksilöivä viitetunniste;
 - f) tietoja voidaan käsitellä yksinomaan valtuutetun ja varmennetun pääsyn pohjalta;
 - g) kaikki tietojen käsittely kirjataan asianmukaisesti käyttölokeihin, jotta mahdollistetaan vähintään kunkin erillisen käsittelytoiminnon ja sen suorittaneen luonnollisen tai oikeushenkilön tunnistaminen ja kutakin yksittäistä tietoalkiota koskevien toimintojen järjestyksen määrittely; jos toiminnoissa muutetaan tai poistetaan olemassa olevia tietoalkioita, alkuperäinen tietoalkio on säilytettävä;
 - h) tiedot voidaan arkistoida ja ne pysyvät toimivaltaisten viranomaisten saatavilla asiaa koskevat lakisääteiset tietovaatimukset vahvistavien asiaankuuluvien unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
 - i) tämän kohdan g alakohdassa tarkoitettua käyttölokeja arkistoidaan ja ne pysyvät toimivaltaisten viranomaisten saatavilla tarkastuksia varten asiaa koskevat lakisääteiset tietovaatimukset vahvistavissa asiaankuuluvissa unionin säädöksissä ja kansallisessa lainsäädännössä määritellyn ajan ja seurantaan varten 17 artiklassa tarkoitettua ajat;
 - j) tiedot suojataan korruptoitumiselta ja varkauksilta;
 - k) käsitellyt tietoalkiot vastaavat 7 artiklassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä vahvistettua yhteistä eFTI-tietojoukkoa ja eFTI-tietojen osajoukkoja ja niitä voidaan käsitellä millä tahansa unionin virallisella kielellä siten kuin asiaa koskevat lakisääteiset tietovaatimukset vahvistavissa asiaankuuluvissa unionin säädöksissä ja kansallisessa lainsäädännössä säädetään.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia koskevat yksityiskohtaiset määrittelyt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Määrittelyjä hyväksyessään komissio

- a) pyrkii varmistamaan eFTI-alustojen yhteentoimivuuden;
- b) ottaa huomioon olemassa olevat asiaankuuluvat tekniset ratkaisut ja standardit;
- c) varmistaa, että määrittelyt pysyvät mahdollisimman teknologianeutraaleina.

Ensimmäisen täytäntöönpanosäädöksen on katettava kaikki tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettut osatekijät ja se hyväksytään viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023.

10 artikla

eFTI-palveluntarjoajia koskevat vaatimukset

1. eFTI-palveluntarjoajien on varmistettava, että
 - a) tietoja käsittelevät ainoastaan valtuutetut käyttäjät ja niitä käsitellään eFTI-alustalla selkeästi määriteltyjen ja osoitettujen käsittelyoikeuksien mukaisesti ja asiaa koskevien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
 - b) tiedot arkistoidaan ja ne ovat saatavilla asiaa koskevien lakisääteisten tietovaatimusten vahvistamisesta annettujen unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
 - c) toimivaltaisilla viranomaisilla on välitön pääsy niiden eFTI-alustoilla käsiteltyihin tavarakujieta koskeviin lakisääteisiin tietoihin maksutta;
 - d) tiedot on suojattu asianmukaisesti, myös luvattomalta ja lainvastaiselta käsittelyltä sekä vahingossa tapahtuvalta häviämiseltä, tuhoutumiselta tai vahingoittumiselta.
2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjä vaatimuksia koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ensimmäinen täytäntöönpanosäädös, joka kattaa kaikki tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettut osatekijät, hyväksytään viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023.

2 JAKSO

Sertifiointi

11 artikla

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset on akkreditoitava asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti suorittamaan 12 ja 13 artiklassa tarkoitettu eFTI-alustojen ja eFTI-palveluntarjoajien sertifiointi.
2. Akkreditointia varten vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on täytettävä liitteessä II vahvistetut vaatimukset. Kansallisten akkreditointielinten on ilmoitettava tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti nimetyille kansalliselle viranomaiselle sen verkkosivuston osoite, jolla ne asettavat julkisesti saataville tiedot akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista, näiden laitosten päivitetty luettelo mukaan luettuna.
3. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä viranomainen, joka pitää yllä ajan tasalla olevaa luetteloa akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista, eFTI-alustoista ja eFTI-palveluntarjoajista, joilla on voimassa oleva sertifiointi tämän artiklan 2 kohdan sekä 12 artiklan 2 kohdan ja 13 artiklan 2 kohdan nojalla toimitettujen tietojen perusteella. Kyseisten nimettyjen kansallisten viranomaisten on asetettava luettelo julkisesti saataville valtion virallisella verkkosivulla.
4. Kyseisten nimettyjen kansallisten viranomaisten on ilmoitettava komissiolle 3 kohdassa tarkoitettu luettelo sekä sen verkkosivuston osoite, jossa kyseinen luettelo asetetaan julkisesti saataville, viimeistään kunkin vuoden maaliskuun 31 päivänä. Komissio julkaisee linkin näille verkkosivustoille omalla virallisella verkkosivustollaan.

12 artikla

eFTI-alustojen sertifiointi

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on eFTI-alustan kehittäjän hakemuksesta arvioitava, onko sen eFTI-alusta 9 artiklan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on annettava kyseiselle eFTI-alustalle vaatimustenmukaisuustodistus. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on esitettävä hakijalle kielteisen arvioinnin perustelut.
2. Kunkin vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on pidettävä yllä ajan tasalla olevaa luetteloa eFTI-alustoista, jotka se on sertifiointi tai joiden sertifiointiin se on peruuttanut tai keskeyttänyt. Sen on asetettava luettelo julkisesti saataville verkkosivustollaan ja ilmoitettava 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulle nimetylle kansalliselle viranomaiselle kyseisen verkkosivuston osoite.
3. Tietoihin, jotka asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville sertifioidun eFTI-alustan kautta, on liityttävä tarkastusmerkki.
4. eFTI-alustan kehittäjän on haettava sertifiointinsa uudelleenarviointia, jos 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä vahvistettuja teknisiä määrittelyjä tarkistetaan.
5. Siirretään komissiolle valta antaa 14 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla eFTI-alustojen sertifiointia ja tarkastusmerkin käyttöä koskevat säännöt, mukaan lukien sertifiointin uusimista, keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat säännöt.

13 artikla

eFTI-palveluntarjoajien sertifiointi

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on eFTI-palveluntarjoajan hakemuksesta arvioitava, onko eFTI-palveluntarjoaja 10 artiklan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on annettava hakijalle vaatimustenmukaisuustodistus. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on esitettävä hakijalle kielteisen arvioinnin perustelut.
2. Kunkin vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on pidettävä yllä ajan tasalla olevaa luetteloa eFTI-palveluntarjoajista, jotka se on sertifiointi tai joiden sertifiointiin se on peruuttanut tai keskeyttänyt. Sen on asetettava kyseinen luettelo julkisesti saataville verkkosivustollaan ja ilmoitettava 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulle nimetylle kansalliselle viranomaiselle kyseisen verkkosivuston osoite.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 14 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla eFTI-palveluntarjoajien sertifiointia koskevat säännöt, mukaan lukien eFTI-palveluntarjoajien sertifiointin uusimista, keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat säännöt.

IV LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTO JA TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNNÖKSET

14 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 viiden vuoden ajaksi 2 artiklan 3 kohdassa, 7 artikkelissa, 12 artiklan 5 kohdassa ja 13 artiklan 3 kohdassa 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 2 artiklan 3 kohdassa, 7 artikkelissa, 12 artiklan 5 kohdassa ja 13 artiklan 3 kohdassa 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 pätevytyteen.

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 yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 2 artiklan 3 kohdan, 7 artiklan, 12 artiklan 5 kohdan ja 13 artiklan 3 kohdan 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa 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.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

16 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tekee arvioinnin tästä asetuksesta viimeistään 21 päivänä helmikuuta 2029 ja esittää kertomuksen tärkeimmistä havainnoista Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle.

Komissio arvioi myös mahdollisia aloitteita tavoitteena erityisesti

- a) velvoittaa talouden toimijat asettamaan lakisääteiset tiedot toimivaltaisten viranomaisten saataville sähköisesti tämän asetuksen mukaisesti;
- b) lisätä eFTI-ympäristön sekä lakisääteisten tietojen tallentamiseen ja käsittelyyn unionin kuljetusoikeuden mukaisesti käytettävien eri tieto- ja viestintätekniikkajärjestelmien ja -alustojen välistä yhteentoimivuutta ja yhteenliitettävyyttä.

Näissä arvioinneissa käsitellään erityisesti tämän asetuksen ja muiden asiaankuuluvien unionin säädösten muuttamista, ja siihen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kertomuksen laatimista varten tarvittavat 17 artiklassa esitetyt tiedot.

17 artikla

Seuranta

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot viimeistään 21 päivänä elokuuta 2027 ja sen jälkeen joka viides vuosi 9 artiklan 1 kohdan g ja i alakohdassa tarkoitettujen käyttölokien perusteella tiedot siitä, kuinka monta kertaa toimivaltaiset viranomaiset käyttivät ja käsitelivät lakisääteisiä tietoja, jotka asianomaiset talouden toimijat asettivat saataville sähköisessä muodossa 4 artiklan mukaisesti.

Kyseiset tiedot on annettava kultakin raportointijakson kattamalta vuodelta.

18 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetusta tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Sitä sovelletaan 21 päivästä elokuuta 2024.
3. Tämän asetuksen 2 artiklan 2 kohtaa, 5 artiklan 4 kohtaa, 7 artiklaa, 8 artiklaa, 9 artiklan 2 kohtaa ja 10 artiklan 2 kohtaa sovelletaan kuitenkin tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2020.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

D.M. SASSOLI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. KLOECKNER

LIITE I

TÄMÄN ASETUKSEN SOVELTAMISALAAN KUULUVAT LAKISÄÄTEISET TIEDOT

A OSA – 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetut lakisääteiset tietovaatimukset

Luettelo 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista delegoiduista säädöksistä ja täytäntöönpanosäädöksistä:

- 1) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998 ⁽¹⁾ yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi: liitteen 6.3.2.6 kohdan a, b, c, d, e, f ja g alakohta.

B OSA – Kansallinen lainsäädäntö

Seuraavassa luetellaan kansallisen lainsäädännön asiaankuuluvat säännökset, joissa edellytetään sellaisten tietojen toimitamista, jotka ovat kokonaan tai osittain samoja kuin 2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa yksilöidyt tiedot.

[Jäsenvaltio]

- 1) Säädos: [säännös]

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 299, 14.11.2015, s. 1).

LIITE II

VAATIMUSTENMUKAISUUDEN ARVIOINTILAITOKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos on oltava perustettu kansallisen lainsäädännön mukaisesti, ja sen on oltava oikeushenkilö.
2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on oltava arvioimastaan organisaatiosta taikka eFTI-alustasta tai eFTI-palveluntarjoajasta riippumaton kolmas osapuoli.

Laitosta, joka kuuluu sellaisia yrityksiä edustavaan toimialajärjestöön tai ammatilliseen liittoon, jotka osallistuvat laitoksen arvioimien eFTI-alustojen tai eFTI-palveluntarjoajien suunnitteluun, valmistukseen, toimittamiseen, kokoamiseen, käyttöön tai huoltoon, voidaan pitää tällaisena laitoksena sillä ehdolla, että osoitetaan, että kyseinen laitos on riippumaton eikä eturistiriitoja ole.

3. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, sen ylin johto ja vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö eivät saa olla arvioimiensa eFTI-alustojen tai eFTI-palveluntarjoajien suunnittelijoita, valmistajia, toimittajia, asentajia, ostajia, omistajia, käyttäjiä tai kunnossapitäjiä eivätkä minkään tällaisen osapuolen edustajia.

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, sen ylin johto ja vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö eivät myöskään saa olla suoranaisesti mukana näiden eFTI-alustojen tai eFTI-palveluntarjoajien suunnittelussa, valmistuksessa tai rakentamisessa, kaupan pitämisessä, asentamisessa, käytössä tai huollossa eivätkä edustaa näissä toiminnoissa mukana olevia osapuolia. Ne eivät saa osallistua mihinkään toimintaan, joka voi olla ristiriidassa sen kanssa, että ne ovat arvioissaan riippumattomia, tai joka voi vaarantaa niiden riippumattomuuden niissä vaatimuksenmukaisuuden arviointitoimissa, joita varten ne on akkreditoitu. Tämä koskee erityisesti konsultointipalveluja.

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on varmistettava, että niiden tytäryhtiöiden tai alihankkijoiden toimet eivät vaikuta niiden suorittamien vaatimustenmukaisuuden arviointitoimien luottamuksellisuuteen, objektiivisuuteen ja puolueettomuuteen.

4. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten ja niiden henkilöstön on suoritettava vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet moitteetonta ammattietiikkaa ja kyseisellä erityisalalla vaadittavaa teknistä pätevyyttä osoittaen, eikä arviointilaitoksiin ja niiden henkilöstöön saa kohdistua mitään sellaista painostusta tai johdattelua – etenkin taloudellista painostusta tai johdattelua – joka saattaisi vaikuttaa arviointilaitosten ja niiden henkilöstön harkintaan tai vaatimustenmukaisuuden arviointitoimien tuloksiin, erityisesti sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien osalta, joille näiden toimien tuloksilla on merkitystä.
5. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on kyettävä suorittamaan kaikki vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävät, jotka sille on tämän asetuksen 12 ja 13 artiklassa osoitettu, siitä riippumatta, suorittaako vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos kyseiset tehtävät itse vai suoritetaanko ne sen puolesta ja sen vastuulla.

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella on oltava käytössään

- a) tarvittava henkilöstö, jolla on tekninen tietämys sekä riittävä ja soveltuva kokemus vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamiseksi;
- b) tarvittavat kuvaukset menettelyistä, joiden mukaisesti vaatimustenmukaisuuden arviointi suoritetaan, siten, että varmistetaan näiden menettelyiden avoimuus ja toistettavuus;
- c) tarvittavat menettelyt, joiden mukaisesti se hoitaa tehtäviään siten, että yritysten koko, toimiala ja rakenne sekä kyseessä olevan teknologian monimutkaisuus otetaan asianmukaisesti huomioon.

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella on oltava käytössään tarvittavat keinot niiden teknisten ja hallinnollisten tehtävien suorittamiseen, joita vaatimustenmukaisuuden arviointitoimien asianmukainen hoitaminen edellyttää.

6. Vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaavalla henkilöstöllä on oltava

- a) vankka tekninen ja ammatillinen koulutus, joka kattaa kaikki vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet;

- b) riittävät tiedot suoritettavia arviointeja koskevista vaatimuksista ja riittävät valtuudet tällaisten arviointien suorittamiseen;
 - c) asianmukaiset tiedot ja ymmärrys tämän asetuksen 9 ja 10 artiklassa vahvistetuista vaatimuksista;
 - d) kyky laatia vaatimustenmukaisuustodistuksia, asiakirjoja ja selostuksia, joilla osoitetaan, että arvioinnit on suoritettu.
7. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten, niiden ylimmän johdon ja vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaavan henkilöstön puolueettomuus on taattava.
- Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen ylimmän johdon ja vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaavan henkilöstön palkka ei saa olla riippuvainen suoritettujen arviointien määrästä eikä arviointien tuloksista.
8. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on otettava vastuuvakuutus, jollei tällainen vastuu kuulu valtiolle kansallisen lainsäädännön perusteella tai jollei jäsenvaltio itse ole välittömästi vastuussa vaatimustenmukaisuuden arvioinnista.
9. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten henkilöstöllä on vaitiolovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, jotka se saa suorittaessaan tehtäviään tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan tai niiden täytäntöön panemiseksi annetun kansallisen lainsäädännön säännösten mukaisesti, paitsi sen jäsenvaltion toimivaltaisiin viranomaisiin nähden, jossa laitosten toimet suoritetaan. Omistusoikeudet on suojattava.
10. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on osallistuttava asiaankuuluviin standardointitoimiin ja asiaankuuluviin sääntelytoimiin tai varmistettava, että niiden vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö saa niistä tiedon.
-

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2020/1057,

annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,

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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ⁽³⁾,

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 aiheuttomasti 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) Maantieliikenteen 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/EY ⁽⁴⁾ ja 2014/67/EU ⁽⁵⁾ sovelletaan asianmukaisesti, olisi vahvistettava valvontaa ja yhteistyötä unionin tasolla kuljettajien lähettämiseen liittyvien petosten torjumiseksi.

⁽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 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 149, 5.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä 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 kahdenvälistä kuljetuksia. Valtioiden rajat ylittävien maantieliikennepalvelujen tarjoamisen vapautta rajoitetaisiin 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 kauttakulkuksi.
- (12) Kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantiesuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantiesuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Sen sijaan silloin, kun kuljetus kyseisellä maantiesuudella 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 1072/2009 ⁽⁶⁾ ja (EY) N:o 1073/2009 ⁽⁷⁾ 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.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitettujen 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

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

kuljetusyritysten 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 pakolliseksi 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 561/2006 ⁽⁸⁾ 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.
- (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 aiheuttomasti 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 säädetty 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.

⁽⁸⁾ 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).

- (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 1024/2012 ⁽⁹⁾ perustettuun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään, jäljempänä 'IMI', yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän välityksellä. Toimivaltaisten viranomaisten olisi toimittava direktiivissä 2014/67/EU säädetyn 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.
- (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 IMIn.
- (24) Koska muutamissa jäsenvaltioissa työmarkkinaosapuolilla on keskeinen rooli sosiaalialan lainsäädännön valvon-
nassa 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) 2016/679 ⁽¹⁰⁾ noudattaen. Asiaankuuluvat
tiedot olisi toimitettava työmarkkinaosapuolille muuten kuin IMIn kautta.
- (25) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöön-
panovaltaa IMIn yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän toimintojen määrittämiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽¹¹⁾ mukaisesti.
- (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/EY ⁽¹²⁾ vahvistettu yhdenmukaista valvontaa koskevien voimassa olevien vaatimusten soveltamisala koske-
maan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY ⁽¹³⁾ vahvistettujen työaikasäännösten noudat-
tamisen valvontaa.
- (27) Kun otetaan huomioon, millaisia tietosarjoja tarvitaan tarkastusten tekemiseksi direktiivissä 2002/15/EY vahvistet-
tujen työaikasäännösten noudattamisesta, tienvarsitarkastusten kattavuus riippuu siitä, onko riittävän pitkän ajan-
jakson 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 yrittysten tiloissa.
- (28) Tienvarsitarkastukset olisi tehtävä tehokkaasti ja nopeasti, jotta ne voisivat mahdollisimman vähän aikaa ja aihe-
uttaisivat kuljettajalle mahdollisimman vähän viivytystä. Olisi selkeästi pidettävä erillään liikenteenharjoittajien
velvollisuudet ja kuljettajien velvollisuudet.

⁽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 suoje-
lusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tieto-
suoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja peri-
aatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädän-
nöstä 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (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) 2019/1149 ⁽¹⁴⁾ 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 epäjohtamukaista. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa puitteet toimivaa yhteydenpitoa ja keskinäistä avunantoa varten, mukaan lukien rikkomuksia koskeva tiedonvaihto ja tiedottaminen valvontaan liittyvistä hyvistä käytännöistä.
- (31) Jotta voidaan edistää vaikuttavaa hallinnollista yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 ⁽¹⁵⁾ 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 IMIn. On tärkeää, että IMIn avulla voidaan tarkastaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen voimassaolo tienvarsitarkastusten aikana.
- (33) Jäsenvaltioiden välisen tehokkaan hallinnollisen yhteistyön ja keskinäisen avunannon puitteissa harjoitettavassa tietojenvaihdossa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) 2016/679 ja (EU) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾ vahvistettuja henkilötietojen suoja 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.
- (36) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2006/22/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa korottaa 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

⁽¹⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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).

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 165/2014 ⁽¹⁷⁾ 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 sopimuksessa ⁽¹⁸⁾ 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.
- (39) Kuljetusyrityksiä 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 lähettäjiä, 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 päivämäärästä, joka on 18 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2018/957 ⁽¹⁹⁾ sovelletaan maantieliikenteen alaan kyseisen direktiivin 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti 2 päivästä helmikuuta 2022.

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 kyseisten kuljettajien lähettämiseen liittyviin hallinnollisiin vaatimuksiin ja valvontatoimiin liittyvän direktiivin 2014/67/EU tiettyjä näkökohtia.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ 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).

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 2 päivästä helmikuuta 2022, 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 säädettyin 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 kahdenvälisestä 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 2 päivästä helmikuuta 2022, 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/ETY⁽²⁰⁾ määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantiesuuden, 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 a kohdan 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.

9. 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 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 monenvälisen 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;

⁽²⁰⁾ 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).

- ii) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut 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 IMLin 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 työ sopimuksensa tai vastaava asiakirja neuvoston direktiivin 91/533/ETY⁽²¹⁾ 3 artiklan merkityksessä, kuljettajan työskentelyyn liittyvä työaikakirjanpito ja todistus palkanmaksun suorittamisesta.

Liikenteenharjoittajan on lähetettävä asiakirja-aineisto IMLin 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 IMLin 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 IMLin yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta.

Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että ne toimittavat pyydetyn asiakirja-aineiston lähettämisen kohteena olleen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille IMLin 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 tarkoitetut todisteet, ja tämän kohdan b alakohdan iii alakohdassa tarkoitetut ajopiirturirekisterit.

12. Valvontaa varten liikenteenharjoittajan on pidettävä 11 kohdan a alakohdassa tarkoitetut työntekijän lähettämistä koskevat ilmoitukset ajan tasalla IMLin yhteydessä olevassa julkisessa käyttöliittymässä.

13. Työntekijän lähettämistä koskevien ilmoitusten tiedot on tallennettava tarkastuksia varten IMLin rekisteriin 24 kuukauden ajaksi.

Jäsenvaltio voi antaa toimivaltaisille viranomaisille luvan toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille muuten kuin IMLin kautta IML:ssä 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 asianomaisten jäsenvaltion alueelle;
- b) tietoja käytetään yksinomaan lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan; ja
- c) kaikki tietojenkäsittely tapahtuu asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.

14. Komissio määrittää viimeistään 2 päivänä helmikuuta 2021 täytäntöönpanosäädöksellä IMLin 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 kestoon ja päivämääriin.

⁽²¹⁾ Neuvoston direktiivi 91/533/ETY, annettu 14 päivänä lokakuuta 1991, työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työ sopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista (EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32).

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 työsaolopäivistä 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. Päättyessään 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 tarkoitettua 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, 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 kymmenen työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Pynnön 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, 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 2 päivänä kesäkuuta 2021 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 maantieliikenneyritys 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 päivitettäessä 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 asianomaisten 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 alakohdtaa.

*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 tarkastelumenetelyä noudattaen.

*14 artikla***Neuvottelut kolmansien maiden kanssa**

Unioni aloittaa heti tämän direktiivin voimaantultua 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 artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 1 päivästä elokuuta 2020 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 artikkelissa tarkoitettua 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 yhtäaikaisesti 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 määräaikaa 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 enimmäistyöaikaa, taukoja ja yötyötä koskevien vaatimusten noudattaminen;
- 5) yritysten veloitteiden 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 yllätyttäjien tai osallisten, kuten lähettäjien, 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 (EU) 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) 2020/1057 (**), annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, 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: 1 artiklan 14 kohta.

(*) EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

(**) EUVL L 249, 31.7.2020, s. 49."

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

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, jotka koskevat lähettäjiä, huolitsijoita, hankkijoita ja alihankkijoita 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 liittyy 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 tarkoitettun 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 2 päivänä helmikuuta 2022. Niiden on viipymättä ilmoitettava nämä säännökset komissiolle.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä 2 päivästä helmikuuta 2022.

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 Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2020.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

D.M. SASSOLI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0812 (sähköinen julkaisu)
ISSN 1725-261X (painettu julkaisu)



Euroopan unionin julkaisutoimisto
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI