



---

## HYVÄKSYTYT TEKSTIT

---

### P8\_TA(2019)0339

#### **Maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat valvontavaatimukset ja erityiset säännöt \*\*\*I**

**Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 4. huhtikuuta 2019 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))**

**(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)**

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0278),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0170/2017),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
  - ottaa huomioon 18. tammikuuta 2018 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,
  - ottaa huomioon alueiden komitean 1. helmikuuta 2018 antaman lausunnon<sup>2</sup>
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön ja työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan lausunnon (A8-0206/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
  2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;

---

<sup>1</sup> EUVL C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>2</sup> EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

**Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 4. huhtikuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) .../... antamiseksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta [tark. 764]**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> EUVL C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>2</sup> EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019.

sekä katsovat seuraavaa:

- (-1) *Koska tieliikenteen alan työvoima on erittäin liikkuvaa, tarvitaan alakohtaiset säännöt sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli, tavaroiden vapaa liikkuvuus ja kuljettajien sosiaalinen suojele ovat tasapainossa. Tämän vuoksi tällä direktiivillä pyritään luomaan oikeusvarmuutta ja oikeudellista selvyttä, edistämään yhdenmukaisuutta ja parantamaan valvontaa sekä torjumaan laittomia käytäntöjä ja vähentämään hallinnollista rasitetta. [tark. 765]*
- (1) Jotta tieliikennesektorista saadaan turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen, on tarpeen varmistaa *tavaroiden vapaa liikkuvuus ja palvelujen tarjoamisen vapaus*, kuljettajien kannalta asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojele sekä liikenteenharjoittajien kannalta soveltuvat liiketoimintaedellytykset ja tasapuoliset kilpailuedellytykset. *tarjota liikenteenharjoittajille sopiva liiketoiminta- ja kilpailuympäristö kunnioittaen samalla perussopimuksissa turvattuja perusvapauksia, erityisesti tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja palvelujen tarjoamisen vapautta. [tark. 766]*

- (1 a) *Maantieliikenteeseen sovellettavien kansallisten sääntöjen on oltava oikeasuhteisia ja perusteltuja eivätkä ne saa haitata tai tehdä vähemmän houkuttelevaksi perussopimuksen takaamien perusvapauksien harjoittamista, kuten palvelujen vapaata liikkuvuutta, jotta voidaan ylläpitää tai jopa lisätä unionin kilpailukykyä kunnioittaen samalla kuljettajien työoloja ja sosiaalista suojelua. [tark. 767]*
- (2) Tieliikennepalveluihin olennaisesti kuuluva suuri liikkuvuus edellyttää erityisen huomion kiinnittämistä siihen, että kuljettajat saavat ne edut, joihin heillä on oikeus, ja että liikenteenharjoittajiin, *joista suurin osa (90 prosenttia) on alle 10 henkilöä työllistäviä pk-yrityksiä*, ei kohdistu kohtuuttomia hallinnollisia esteitä *eikä loukkaavia ja syrjiviä tarkastuksia*, jotka rajoittavat aiheettomasti heidän vapauttaan tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja. [tark. 768]
- (2 a) *Maantieliikenteeseen sovellettavien kansallisten sääntöjen on oltava oikeasuhteisia ja perusteltuja eivätkä ne saa haitata tai tehdä vähemmän houkuttelevaksi perussopimuksen takaamien perusvapauksien harjoittamista, kuten palvelujen vapaata liikkuvuutta, jotta voidaan ylläpitää tai jopa lisätä unionin kilpailukykyä, tuotteiden ja palvelujen hinnat mukaan luettuina, kunnioittaen samalla kuljettajien työoloja ja sosiaalista suojelua ja ottaen huomioon alan erityispiirteet, sillä kuljettajat ovat erittäin liikkuvia työntekijöitä, eivät lähetettyjä työntekijöitä. [tark. 769]*

- (3) Sisämarkkinoiden jouhevan toiminnan kannalta on olennaisen tärkeää saavuttaa tasapaino sen välillä, että vahvistetaan kuljettajien sosiaalisia ja työoloja ja että helpotetaan kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen, ***oikeasuhteiseen ja syrjimättömään*** kilpailuun perustuvien tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapautta. ***Siksi kaiken liikennealan kansallisen lainsäädännön ja politiikan olisi edistettävä yhtenäisen Euroopan liikennealueen kehittämistä ja vahvistamista, eivätkä ne saisi millään tavalla edesauttaa sisämarkkinoiden pirstoutumista.*** [tark. 770]
- (4) Tieliikenteen alalla voimassa olevan unionin sosiaalilainsäädännön vaikuttavuuden ja tehokkuuden arvioinnissa yksilöitiin säännöksiin liittyviä aukkoja ja niiden täytäntöönpanoon liittyviä puutteita ***sekä laittomia käytäntöjä, kuten postilaatikkoyhtiöiden käyttöä. Liikenteen alalla harjoitettavan pimeän työn torjumista olisi painotettava entistä enemmän.*** Lisäksi jäsenvaltioiden välillä on eroavaisuuksia sääntöjen tulkinnassa, soveltamisessa ja täytäntöönpanossa, ***mikä aiheuttaa kuljettajille ja liikenteenharjoittajille raskaan hallinnollisen rasitteen.*** Tämä saa aikaan oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua, mikä on haitallista alan työskentely-, kilpailu- ja sosiaalisten edellytysten kannalta. [tark. 771]

- (4 a) *Sen varmistamiseksi, että Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivejä 96/71/EY<sup>4</sup> ja 2014/67/EU<sup>5</sup> sovelletaan asianmukaisesti, olisi vahvistettava unionin tason tarkastuksia ja yhteistyötä kuljettajien lähettämiseen liittyvien petosten torjumiseksi ja tehtävä tiukempia tarkastuksia sen varmistamiseksi, että lähetettyjen kuljettajien sosiaaliturvamaksut todella maksetaan. [tark. 772]*
- (5) Työaikasäännösten *Työaika- ja leposäännösten* asianmukainen, tehokas ja johdonmukainen täytäntöönpano on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan *parantaa liikenneturvallisuutta*, suojella kuljettajien työoloja ja estää sääntöjen noudattamatta jättämisestä johtuva kilpailun vääristyminen. Sen vuoksi on suotavaa laajentaa direktiivissä 2006/22/EY vahvistetut yhdenmukaista täytäntöönpanoa koskevat vaatimukset koskemaan direktiivissä 2002/15/EY vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisen valvontaa. *Olisi oltava mahdollista yhdistää ajo- ja työaikoja koskevat tarkastukset kuljettajien lähettämistä koskeviin tarkastuksiin ilman ylimääräistä hallinnollista rasitetta. Työajan noudattamista koskevat tarkastukset olisi rajoitettava liikenteenharjoittajien tiloissa tehtäviin tarkastuksiin, kunnes on tarjolla teknologiaa, joka mahdollistaa käytännössä työaika koskevien tarkastusten toimittamisen tienvarsilla. [tark. 773]*

---

<sup>4</sup> *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).*

<sup>5</sup> *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).*

- (5 a) *Kun otetaan huomioon liikennepalvelujen erityisluonne ja välitön vaikutus tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen ja kiinnitetään erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen, tienvarsitarkastukset olisi rajoitettava minimiin. Kuljettajien ei pitäisi olla vastuussa niiden yritysten ylimääräisistä hallinnollisista velvoitteista, joille he työskentelevät. Työaikasääntöjä olisi valvottava ainoastaan liikenteenharjoittajan tiloissa. [tark. 774]*
- (5 b) *Jotta tienvarsitarkastuksia voidaan tehdä entistä tehokkaammin, nopeammin ja useammin ja samalla vähentää kuljettajien hallinnollista rasitetta, direktiivin 2002/15/EY noudattamista olisi valvottava yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten yhteydessä eikä tienvarsitarkastuksissa. [tark. 775]*
- (6) Tieliikenteen alan sosiaalisten sääntöjen täytäntöönpanoon liittyvä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on osoittautunut riittämättömäksi, mikä tekee valtioiden rajat ylittävästä täytäntöönpanosta vaikeampaa, tehottomampaa ja epäjohdonmukaisempaa. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa puitteet toimivaa yhteydenpitoa ja vastavuoroista avunantoa varten, mukaan luettuna rikkomuksia koskeva tiedonvaihto ja tiedottaminen täytäntöönpanoon liittyvistä hyvistä käytännöistä.



- (6 a) *Jotta voidaan edistää vaikuttavaa hallinnollista yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, jäsenvaltioiden olisi liitettävä kansalliset sähköiset rekisterinsä yhteen maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla, jonka oikeusperusta on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009<sup>6</sup> 16 artiklan 5 kohta. Jäsenvaltioiden olisi ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin varmistaakseen kansallisten sähköisten rekistereidensä yhteenliittämisen, jotta jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla, tienvarsitarkastajat mukaan luettuina, on suora ja reaaliaikainen pääsy ERRUn tietoihin. [tark. 776]*
- (6 b) *Jotta helpotettaisiin vähimmäisedellytysten parempaa ja yhdenmukaisempaa soveltamista asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa varten ja helpotettaisiin liikenteenharjoittajien hallinnollisten vaatimusten noudattamista niiden lähettäessä kuljettajia, komission olisi kehitettävä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään (IMI) yksi tai useampi moduuli työntekijöiden lähettämistä koskevien ilmoitusten toimittamista varten sekä sähköinen sovellus, jonka kautta tarkastajilla on tienvarsitarkastusten aikana suora reaaliaikainen pääsy ERRUun ja IMIin. [tark. 777]*

---

<sup>6</sup> *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).*

- (7) Jotta täytäntöönpanon vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta voitaisiin parantaa entisestään, on suotavaa kehittää kansallisten riskiluokitusjärjestelmien ominaisuuksia ja käyttöä. Riskiluokitusjärjestelmiin sisältyvien tietojen saanti antaisi mahdollisuuden kohdentaa valvontaa paremmin liikenteenharjoittajiin, jotka eivät noudata sääntöjä, ja liikenneyritysten riskiluokituksen arviointiin kehitetyllä yhdenmukaisella kaavalla voitaisiin edistää liikenteenharjoittajien tasapuolisempaa kohtelua valvonnassa.
- (7 a) *Reilun kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi työntekijöille ja yrityksille on tarpeen edetä kohti älykästä täytäntöönpanoa ja tukea kaikin keinoin riskinarviointijärjestelmien täysimääräistä käyttöönottoa ja käyttöä. Tämän vuoksi lainvalvontaviranomaisille on tarjottava reaaliaikainen pääsy kansallisiin sähköisiin rekistereihin samalla kun maantiekuljetusyritysten eurooppalaista rekisteriä (ERRU) hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla. [tark. 778]***
- (8) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2006/22/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>7</sup> mukaisesti.

---

<sup>7</sup> 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).

- (8 a) *Maantieliikenteeseen sovellettavien työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen olisi oltava tasapainoisia ja yksinkertaisia ja niiden olisi aiheutettava jäsenvaltioille ja kuljetusyriyksille vain vähän hallinnollista rasitetta. Säännöllä ei pitäisi pyrkiä siihen, että yrityksen toiminta sijoittautumisvaltion ulkopuolella ei ole houkuttelevaa. [tark. 779]*
- (9) Vaikeuksia on havaittu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 96/71/EY<sup>8</sup> vahvistettujen, työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/67/EU<sup>9</sup> vahvistettujen, hallinnollisia vaatimuksia koskevien sääntöjen soveltamisessa erittäin liikkuvalla tieliikenteen alalla. Työntekijöiden lähettämistä koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa tieliikenteen alalla koskevat koordinoimattomat kansalliset toimenpiteet ovat aiheuttaneet *oikeudellista epävarmuutta, tieliikennealan kilpailun vääristymistä ja raskaan hallinnollisen rasitteen ulkomaisille unionin liikenteenharjoittajille. Tämä rajoittaa aiheettomasti vapautta tarjota valtioiden rajat ylittäviä tieliikennepalveluja, ja sillä on negatiivisia sivuvaikutuksia työllisyyteen ja liikennealan yritysten kilpailukykyyn. Hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä on yhdenmukaistettava, jotta liikenteenharjoittajat eivät joudu kärsimään tarpeettomista tai mielivaltaisista viivästyksistä. [tark. 780]*

---

<sup>8</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).*

<sup>9</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).*

- (9 a)** *Sääntöjen täysimääräisen noudattamisen varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi vaihdettava tietoja, tehtävä hallinnollista yhteistyötä ja annettava keskinäistä apua sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) avulla, jonka oikeusperusta on asetus (EU) N:o 1024/2012. IMIä olisi käytettävä myös työntekijöiden lähettämistä koskevien ilmoitusten toimittamiseen ja ajan tasalle saattamiseen liikenteenharjoittajien ja vastaanottavien jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä. Viimeksi mainitun tavoitteen saavuttamiseksi IMIin olisi kehitettävä rinnakkainen julkinen käyttöliittymä, johon liikenteenharjoittajilla olisi pääsy. [tark. 781]*
- (9 b)** *Tavaroiden toimitusketjun kaikkien toimijoiden olisi kannettava oikeudenmukainen osuutensa vastuusta, jos tässä direktiivissä vahvistettuja sääntöjä rikotaan. Näin olisi tapahduttava, jos toimija on todella ollut tietoinen rikkomisista tai jos hänen olisi kaikkien asiaan liittyvien olosuhteiden valossa oltava niistä tietoinen. [tark. 782]*

- (9 c) *Sen varmistamiseksi, että kuljettajien lähettämiseen työhön toiseen jäsenvaltioon tieliikenteen alalla sovellettavia valvontatoimia sovelletaan asianmukaisesti direktiiveissä 96/71/EY ja 2014/67/EU määritetyllä tavalla, olisi vahvistettava valvontaa ja yhteistyötä unionin tasolla kuljettajien lähettämiseen liittyvien petosten torjumiseksi.*  
[tark. 783]
- (9 d) *Hankkijoita olisi kannustettava toimimaan yhteiskuntavastuun mukaisesti käyttämällä liikenteenharjoittajia, jotka noudattavat tässä direktiivissä vahvistettuja sääntöjä. Jotta hankkijat löytäisivät helpommin tällaisia liikenteenharjoittajia, komission olisi arvioitava nykyisiä välineitä ja parhaita käytäntöjä, joilla edistetään tavaroiden toimitusketjun kaikkien toimijoiden yhteiskuntavastuun mukaisia toimintamalleja, jotta voidaan tarvittaessa luoda luotettujen liikennöitsijöiden eurooppalainen foorumi.*  
[tark. 784]
- (9 e) *Kansainvälisen kuljetusliikkeen perustamista koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen luo sisämarkkinoille eroavuuksia ja myötävaikuttaa yritysten välisen epäreilun kilpailun kehittymiseen. Näin ollen kansainvälisten kuljetusliikkeiden perustamisedellytyksiä olisi tiukennettava ja edellytysten olisi oltava helpommin valvottavissa, jotta voidaan etenkin torjua postilaatikkoyhtiöiden perustamista.*  
[tark. 785]

- (10) Komissio totesi 8 päivänä maaliskuuta 2016 direktiivin 96/71/EY tarkistusta koskevassa ehdotuksessaan<sup>10</sup>, että direktiivin täytäntöönpanosta seuraa erityisiä oikeudellisia ongelmia ja vaikeuksia erittäin liikkuvalla tieliikenteen alalla ja että ongelmiin voitaisiin parhaiten puuttua alakohtaisella tieliikennelainsäädännöllä.
- (10 a) Koska Euroopassa on pulaa kuljettajista, työoloja olisi parannettava huomattavasti ammatin houkuttelevuuden lisäämiseksi. [tark. 786]**
- (11) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 96/71/EY vaikuttava ja oikeasuhteinen täytäntöönpano tieliikenteen alalla, on tarpeen vahvistaa alakohtaisia sääntöjä, joissa tulevat esiin tieliikenteen alan erittäin liikkuvan työvoiman erityispiirteet ja joissa tasapainotetaan kuljettajien sosiaalinen suojeleminen ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli. **Direktiivissä 96/71/EY vahvistettuja työntekijöiden lähettämistä koskevia säännöksiä sekä direktiivissä 2014/67/EU vahvistettuja näiden säännösten täytäntöönpanoa koskevia säännöksiä olisi sovellettava tieliikennealalla tämän direktiivin säännösten mukaisesti. [tark. 787]**

---

<sup>10</sup> COM(2016)0128.

(12) Tällaisten tasapuolisten perusteiden olisi perustuttava käsitteeseen, jonka mukaan kuljettajalla on oltava riittävä yhteys vastaanottavaan jäsenvaltioon. ~~Sen vuoksi olisi vahvistettava aikaraja, jonka jälkeen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion vähimmäispalkkaa ja palkallista vähimmäisvuosilomaa, kun kyseessä on kansainvälinen kuljetustoiminta. Tätä aikarajaa ei pitäisi soveltaa~~ **Tämä riittävä yhteys on olemassa** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 1072/2009<sup>11</sup> ja (EY) N:o 1073/2009<sup>12</sup> ~~määritellyn kabotaasitoimintaan~~ **määritellyn kabotaasitoiminnan tapauksessa**, koska kuljetustoiminta tapahtuu kokonaisuudessaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Näin ollen vastaanottavan jäsenvaltion vähimmäispalkkaa ja palkallista vähimmäisvuosilomaa olisi sovellettava kabotaasitoimintaan kuljettajan harjoittaman toiminnan tiheydestä ja kestosta riippumatta **olisi sovellettava direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU. [tark. 788]**

(12 a) **Jos kyseessä on kansainvälinen liikenne, kuljettajan pääasiallinen yhteys kahdenvälisessä kansainvälisessä liikenteessä olisi kuljetusyhtiön sijoittautumisjäsenvaltioon, koska kuljettaja palaa säännöllisesti kuljetusyhtiön sijoittautumisjäsenvaltioon. Kuljettaja voi suorittaa yhden matkan aikana useita kahdenvälisiä kuljetuksia. Toisaalta riittävä yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on olemassa, kun kuljettaja harjoittaa muun tyyppistä toimintaa, erityisesti muita kuin kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia kyseisessä jäsenvaltiossa. [tark. 789]**

---

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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).

- (12 b) Kuljetusresurssien tehokkaan käytön varmistamiseksi olisi otettava huomioon toiminnalliset realiteetit ja vähennettävä tyhjien ajojen määrää, mikä on Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta tärkeä tekijä CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämisessä, joten olisi voitava toteuttaa rajallinen määrä täydentäviä kuljetustoimintoja ilman, että on otettava käyttöön lähettämistä koskevia sääntöjä. Tällainen toiminta koostuu toimista, jotka toteutetaan ajanjaksona, joka tapahtuu sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavan kahdenvälisen kansainvälisen kuljetustoiminnan aikana tai sitä seuraavan ajanjakson aikana, ja ennen paluumatkaa sijoittautumisjäsenvaltioon. [tark. 790]*
- (12 c) Kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, tarjottavan palvelun luonne maantieosuuden alku- ja loppuosuudella on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantieosuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Toisaalta yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä, kun kuljetus kyseisellä maantieosuudella tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena, ja siksi tällaisessa tapauksessa olisi sovellettava työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä. [tark. 791]*



- (12 d) Kauttakulkutoimintaa ei pitäisi katsoa lähettämistilanteeksi, koska kuljettajan ja kauttakulkujäsenvaltion välillä ei ole riittävää yhteyttä. Olisi myös selvennettävä, että se, että matkustajat poistuvat linja-autosta pysähtymisen ajaksi hygieniasyistä, ei muuta kuljetuksen laatua. [tark. 792]*
- (12 e) Maantiekuljetukset ovat erittäin liikkuva ala ja edellyttävät yhteistä lähestymistapaa tiettyihin alan palkkionäkökohtiin. Kuljetusyrietykset tarvitsevat oikeusvarmuutta säännöistä ja vaatimuksista, joita niiden on noudatettava. Näiden sääntöjen ja vaatimusten olisi oltava selkeitä, ymmärrettäviä ja helposti liikennealan yritysten saavutettavissa sekä mahdollistettava tehokkaat tarkastukset. On tärkeää, että uusilla säännöillä ei oteta käyttöön tarpeetonta hallinnollista rasitetta ja että niissä otetaan aiheellisella tavalla huomioon pk-yritysten edut. [tark. 793]*

*(12 f) Sikäli kuin direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitettut työehdot vahvistetaan kansallisen lain, perinteen ja käytännön mukaisesti sekä työmarkkinaosapuolten itsenäisyyttä kunnioittaen työehtosopimuksissa kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että direktiivin 2014/67/EU mukaisesti nämä työehdot asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyritysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville, ja niiden olisi pyrittävä saamaan työmarkkinaosapuolet mukaan tähän tehtävään. Asiaankuuluvien tietojen olisi katettava etenkin erilaiset palkat ja niiden osatekijät, mukaan lukien paikallisesti tai alueellisesti sovellettavissa työehtosopimuksissa määrättyjen palkkojen osatekijät, maksettavan palkan laskutapa ja tarvittaessa perusteet eri palkkaluokkiin sijoittamiselle. Direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/957<sup>13</sup> mukaisesti kuljetusyrityksiä ei saisi rankaista siitä, että ne eivät noudata sellaisia palkkojen osatekijöitä, maksettavan palkan laskutapaa ja tarvittaessa eri palkkaluokkiin sijoittamisen perusteita, jotka eivät ole julkisesti saatavilla. [tark. 794]*

---

<sup>13</sup> *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).*

- (13) Jotta varmistetaan työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten sääntöjen vaikuttava ja tehokas täytäntöönpano ja vältetään ulkomaisten liikenteenharjoittajien suhteeton hallinnollinen rasite, tieliikenteen alalle olisi vahvistettava erityisiä hallinnollisia ja valvontavaatimuksia, joissa hyödynnetään täysimääräisesti digitaalisen ajopiirturin kaltaisia valvontavälineitä. ***Jotta voidaan minimoida tässä direktiivissä ja direktiivissä 96/71/EY säädettyjen velvollisuuksien monimutkaisuus, jäsenvaltioiden olisi voitava määrätä tieliikenteenharjoittajille ainoastaan tässä direktiivissä määritellyjä hallinnollisia vaatimuksia, jotka on mukautettu tieliikenteen alaa varten.*** [tark. 795]
- (13 a) ***Jotta voidaan minimoida kuljettajien hallinnollinen rasite ja asiakirjojen hallinnointitehtävät, liikenteenharjoittajien olisi asetettava saataville liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä kaikki tarvittavat asiakirjat direktiivin 2014/67/EU jäsenvaltioiden välistä keskinäistä avunantoa ja yhteistyötä koskevan III luvun säännösten mukaisesti.*** [tark. 796]

- (13 b) *Jäsenvaltioiden olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012<sup>14</sup> perustettua sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmää (IMI) alueellisten ja paikallisten viranomaisten tehostettuun rajatylittävään tietojenvaihtoon tämän direktiivin täytäntöönpanon, soveltamisen ja valvonnan helpottamiseksi. Myös IMIn ominaisuuksien laajentaminen siten, että se käsittäisi yksinkertaisten ilmoitusten jättämisen ja siirtämisen, voisi olla hyödyllistä. [tark. 797]*
- (13 c) *Liikenteenharjoittajien, jotka usein ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi olisi asianmukaista yksinkertaistaa menettelyä, jonka mukaisesti liikenteenharjoittajat lähettävät työntekijöiden lähettämistä koskevia ilmoituksia, vakiolomakkeiden avulla, joissa ennalta määrätyt osatekijät olisi käännetty kaikille unionin virallisille kielille. [tark. 798]*
- (13 d) *Työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen yleinen täytäntöönpano ja soveltaminen tieliikenteen alalla saattavat vaikuttaa unionin maanteiden rahtiliikenteen rakenteeseen. Jäsenvaltioiden ja komission olisi tämän vuoksi seurattava tarkkaan prosessin vaikutuksia. [tark. 799]*

---

<sup>14</sup> *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).*

**(13 e) Valvonnassa olisi keskityttävä yritysten tiloissa tehtäviin tarkastuksiin.**

***Tienvarsitarkastuksista ei pitäisi luopua, mutta niitä olisi toteutettava syrjimättömällä tavalla vain kuljetusasiakirjojen tai niiden sähköisten versioiden, ennakkorekisteröitymisen vahvistamisen ja liikenteenharjoittajan sijoittautumisvaltioon tai kuljettajan asuinvaltioon paluuta koskevien todistusten osalta.***

***Tienvarsitarkastuksissa olisi valvottava ensisijaisesti ajopiirturitietoja, jotka ovat tärkeitä kuljettajan ja ajoneuvon toiminnan määrittämisessä neljän viikon ajanjakson aikana sekä toiminnan kattaman maantieteellisen alueen määrittämisessä. Maatunnuksen kirjaamisesta voi olla apua. [tark. 800]***

**(13 f) Komission olisi arvioitava toistuvasti työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen täytäntöönpanon ja sen valvonnan vaikutuksia tieliikenteen alalla ja raportoitava niistä parlamentille ja neuvostolle. Komission olisi myös esitettävä ehdotuksia sääntöjen yksinkertaistamiseksi edelleen ja hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi. [tark. 801]**

- (13 g) *Liikkuvuus kuuluu liikennealalla olennaisena osana kuljettajien työhön, ja siksi alan tarvitseman erityiskohtelun tunnustamiseksi on tarpeen, että direktiiviä 96/71/EY aletaan soveltaa tieliikennealaan päivänä, jona direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettu direktiivi tulee voimaan. [tark. 802]*
- (13 h) *Komissiolle olisi tämän direktiivin liitteiden mukauttamiseksi parhaiden käytäntöjen kehitykseen siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti. 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<sup>15</sup> 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. [tark. 803]*

---

<sup>15</sup> Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

- (-14 a) Jäsenvaltioiden välisen tehokkaan hallinnollisen yhteistyön ja keskinäisen avunannon puitteissa harjoitettavassa tietojenvaihdossa olisi noudatettava asetuksessa (EU) 2016/679 vahvistettuja henkilötietojen suoja koskevia sääntöjä. [tark. 804]*
- (-14 b) Kaikkien toimitusketjuun kuuluvien kumppanien olisi Euroopan koko tavaraliikenteen markkinoilla noudatettava hyvien sosiaalisten olosuhteiden turvaamista koskevia sääntöjä. Taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävien unionin sisämarkkinoiden luomiseksi olisi perustettava ja otettava käyttöön vastuuketju, joka kattaa kaikki logistiikkaketjun toimijat. Avoimuuden ja vastuullisuuden vahvistaminen sekä sosiaalisen ja taloudellisen tasa-arvon parantaminen lisää kuljettajan ammatin houkuttelevuutta ja edistää tervettä kilpailua. [tark. 805]*
- (14) Direktiiviä 2006/22/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

## 1 artikla

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:

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

- 
- \* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).
- \*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).”;

3) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Näiden tarkastusten on katettava 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 ***yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten osalta*** direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvista liikkuvista työntekijöistä ja kuljettajista. ***Jäsenvaltioiden on järjestettävä direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevia tienvarsitarkastuksia vasta, kun vaikuttavat tarkastukset mahdollistava teknologia on otettu käyttöön. Siihen asti tarkastukset suoritetaan yksinomaan liikennöitsijöiden tiloissa.***”; [tark. 806]

b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä tarkastetaan vähintään 3 prosenttia. ***Tienvarsitarkastusten jälkeen, mikäli kuljettaja ei pysty esittämään yhtä tai useampia vaadituista asiakirjoista, kuljettajan on annettava jatkaa kuljetustoimintaansa, ja liikenteenharjoittaja sijoittautumisjäsenvaltiossa on velvollinen toimittamaan vaaditut asiakirjat toimivaltaisten viranomaisten kautta.***”; [tark. 807]

c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin on sisällyttävä teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien lukumäärä, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lukumäärä, ***yritysten tiloissa*** tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä, ilmoitettujen säännösten rikkomisten lukumäärä ja luonne sekä tiedot siitä, kuljetettiin ko matkustajia vai tavaroita.”; [tark. 808]

**(3 a) Korvataan 5 artikla seuraavasti:**

**”5 artikla**

***Yhteistarkastukset***

***Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan asetusten (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan kuuluvia kuljettajia ja ajoneuvoja teiden varsilla ja yritysten tiloissa. Kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaisten on toteutettava tällaiset tarkastukset samanaikaisesti kunkin toimiessa omalla alueellaan. Yhteenveto yhteisten tarkastusten tuloksista on julkistettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 27 päivänä huhtikuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.”***

**[tark. 809]**

4) 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~~ **ja** (EU) N:o 165/2014 ~~tai direktiivin 2002/15/EY~~ vakavia rikkomisia.”; [tark. 810]

**(4 a) Korvataan 7 artiklan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:**

**b) toimittaa joka toinen vuosi tilastotiedot komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti; [tark. 811]**

5) Lisätään 7 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”d) varmistaa tietojen vaihtaminen muiden jäsenvaltioiden kanssa tämän direktiivin ja direktiivin 2002/15/EY kansallisten täytäntöönpanosäännösten soveltamisesta.”;

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

**-a) korvataan 8 artiklan 1 kohdan johdantokappale seuraavasti:**

**”1. Nimettyjen elinten, joista on ilmoitettu komissiolle 7 artiklan mukaisesti, on vaihdettava keskenään asetuksen (EY) N:o 561/2006 22 artiklan 2 kohdan tai asetuksen (EU) N:o 165/2014 40 artiklan mukaisesti kahdenvälisesti saatavilla olevia tietoja.”; [tark. 812]**

a) korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

**”b) yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltion perustellusta *nimenomaisesta* pyynnöstä, mikäli pyydetyt tiedot eivät ole saatavilla suoraan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklan 5 kohdassa tarkoitetuissa kansallisissa sähköisissä rekistereissä.”; [tark. 813]**

b) lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on toimitettava toisen jäsenvaltion tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti pyytämät tiedot ~~25~~ **10** työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. *Asiannukaisesti perustelluissa* tapauksissa, jotka edellyttävät perusteellista tutkimista tai joihin liittyy tarkastuksia kyseisten yritysten tiloissa, *tiedot on toimitettava 20 työpäivän kuluessa*. Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhemmästä aikarajasta. Kiireellisissä tapauksissa tai tapauksissa, jotka vaativat rekistereiden, kuten riskiluokitusjärjestelmän, yksinkertaista tutkimista, pyydetyt tiedot on toimitettava kolmen työpäivän kuluessa. [tark. 814]

Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, että pyyntö ei ole riittävästi perusteltu, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle ~~10~~ *viiden* työpäivän kuluessa. Pynnön esittäneen jäsenvaltion on esitettävä pyynnölleen lisäperusteita. Jos tämä ei ole mahdollista, jäsenvaltio voi hylätä pyynnön. [tark. 815]

Jos tietopyynnön täyttäminen tai tarkastusten tai tutkimusten tekeminen on vaikeaa tai mahdotonta, kyseisen *pyynnön vastaanottaneen* jäsenvaltion on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle ~~10~~ **viiden** työpäivän kuluessa ja ~~esitettävä perustelut~~ **perusteltava asianmukaisesti, miksi kyseisten tietojen antaminen on vaikeaa tai mahdotonta**. Asianomaisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään löytääkseen ratkaisun esiin otettuihin ongelmiin.

[tark. 816]

*Jos komissio havaitsee, että tietojen vaihdossa ilmenee jatkuvia ongelmia tai että tietojen toimittamisesta jatkuvasti kieltäydytään, se voi toteuttaa kaikki aiheelliset toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi, eli se voi muun muassa käynnistää tutkinnan tai mahdollisesti määrätä seuraamuksia jäsenvaltiolle.”; [tark. 817]*



***b a) korvataan 2 kohta seuraavasti:***

***”2. Poiketen siitä mitä direktiivin 2014/67/EU 21 artiklassa säädetään, tämän artiklan 1 ja 1 a kohdassa edellytetty jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välinen tietojenvaihto on toteutettava asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) kautta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava suora reaaliaikainen pääsy kansallisten sähköisten rekistereiden tietoihin asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitetun maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) kautta.”;***  
**[tark. 818]**

***b b) lisätään 8 artiklaan kohta seuraavasti:***

***”2 a. Komissio kehittää vuoteen 2020 mennessä kaikille EU:n jäsenvaltioille yhteisen sähköisen sovelluksen, jonka kautta tarkastajilla on tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten aikana suora reaaliaikainen pääsy ERRUun ja IMIin. Sovellus kehitetään pilottihankkeen avulla.”;*** [tark. 819]

7) 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 direktiivin 2002/15/EY kansallisia täytäntöönpanosäännöksiä.

Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä *Sirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 a artiklan mukaisesti sellaisen* yhteisen kaavan *hyväksymiseksi*, jolla yritysten riskiluokitus lasketaan ja jossa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu, sekä se, onko liikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan. ~~Kyseiset~~ täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”; [tark. 820]

b) poistetaan 2 kohdan toinen virke;

**b a) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:**

**”3. Luettelo asetukseen (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 kohdistuvista rikkomuksista vahvistetaan ensimmäisen kerran liitteessä III.”; [tark. 821]**

**b b) korvataan 3 kohdan toinen alakohta seuraavasti:**

**”Annettaessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 rikkomisen vakavuuden arviointia koskevia ohjeita siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 a artiklan mukaisesti liitteen III muuttamiseksi, jotta voidaan antaa suuntaviivoja rikkomuksiin sovellettavan yhteisen luokituksen laatimiseksi sekä rikkomusten luokitteluksi ryhmiin niiden vakavuuden perusteella.”; [tark. 822]**

**b c) korvataan 3 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:**

**”Kaikkein vakavimpien rikkomusten luokkaan olisi sisällytettävä ~~asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85~~ (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 asianomaisten säännösten rikkominen tavalla, josta aiheutuu huomattava kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riski.”; [tark. 823]**

c) lisätään kohdat seuraavasti:

- ”4. Kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään *ja liikennealan yrityksiä ja toimintoja koskeviin kansallisiin rekistereihin* sisältyvien tietojen on oltava asianomaisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana *ainakin EU:n kaikille jäsenvaltioille yhteisen sähköisen sovelluksen kautta, jonka välityksellä viranomaisilla on suora reaaliaikainen pääsy ERRU-rekisteriin.* [tark. 824]
5. Jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvät tiedot ~~pyynnöstä tai~~ *asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitettujen yhteentoimivien kansallisten sähköisten rekisterien kautta* suoraan muiden jäsenvaltioiden kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saataville ~~8 artiklassa vahvistetuissa määräajoissa.~~ *Tässä yhteydessä tietojenvaihto liikenteenharjoittajien rikkomuksista ja riskiluokituksista keskitetään yhteen paikkaan ja toteutetaan yhteenliitännällä, jonka ERRU muodostaa jäsenvaltioiden erilaisten kansallisten rekistereiden välille.”;* [tark. 825]

8) Korvataan 11 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. ~~Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen lähestymistavan,~~ ***Siirretään komissiolle valta antaa 15 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yhteinen lähestymistapa,*** jota sovelletaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 4 artiklan e alakohdassa määritetyn muun työn kausien kirjaamiseen ja valvomiseen, ***mukaan lukien kirjaamisen muoto ja erityistapaukset, joissa se on suoritettava, sekä*** sellaisen vähintään yhden viikon kauden kirjaamiseen ja valvomiseen, jonka aikana kuljettaja ei ole ajoneuvossa ***eikä voi harjoittaa toimintaa kyseisellä ajoneuvolla.*** ~~Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”; [tark. 826]~~

**(8 a) Korvataan 12 artikla seuraavasti:**

**”12 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.”; [tark. 827]**

**8 b) Korvataan 13 artiklan b alakohta seuraavasti:**

**”b) edistää lähestymistapojen johdonmukaisuutta ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukaista tulkintaa valvontaviranomaisten kesken;” [tark. 828]**

**(8 c) Korvataan 14 artikla seuraavasti:**

**”14 artikla**

***Neuvottelut kolmansien maiden kanssa***

***Unioni aloittaa heti tämän direktiivin voimaantultua neuvottelut asianomaisten kolmansien maiden kanssa tällä direktiivillä vahvistettuja sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltamiseksi.***

***Jäsenvaltiot toimittavat tiedot, jotka koskevat kolmansista maista tulevien ajoneuvojen osalta tehtyjä tarkastuksia, komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti toimittamiensa tietojen yhteydessä siihen asti, kun kyseiset neuvottelut saadaan päätökseen.”; [tark. 829]***

**(8 d) Korvataan 15 artikla seuraavasti:**

**”15 artikla**

***Liitteiden ajantasaistaminen***

***Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 a artiklan mukaisesti, jotta liitteitä I ja II voidaan muuttaa tarvittavien mukautusten tekemiseksi parhaiden käytäntöjen kehityksen pohjalta.”; [tark. 830]***

**(8 e) Lisätään artikla seuraavasti:**

**”15 a artikla**

***Siirretyn säädösvallan käyttäminen***

- 1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.***
- 2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 9 artiklan 3 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***



3. *Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artiklan 3 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.*
4. *Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.*
5. *Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.*

6. *Edellä olevien 9 artiklan 3 kohdan ja 15 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”;*  
[tark. 831]

9) Muutetaan liite I seuraavasti:

-a) *korvataan A osan 1 kohta seuraavasti:*

*”1) päivittäiset ja viikoittaiset ajoajat, tauot sekä päivittäiset ja viikoittaiset lepoajat; lisäksi on tarkastettava edeltävien päivien piirturilevyt, joiden on oltava ajoneuvossa asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti, ja/tai saman ajanjakson osalta tiedot, jotka on tallennettu kuljettajakorttiin ja/tai tämän direktiivin liitteen II mukaisesti tallennuslaitteen muistiin, ja/tai tulosteille;”* [tark. 832]

*-a a) korvataan A osan 2 kohta seuraavasti:*

*2) asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulta ajanjaksolta tapaukset, joissa on ylitetty ajoneuvon suurin sallittu nopeus, jolloin tällaisina tapauksina pidetään kaikkia yli yhden minuutin pituisia ajanjaksoja, joina N3-luokan ajoneuvon nopeus on ollut yli 90 kilometriä tunnissa tai M3-luokan ajoneuvon nopeus yli 105 kilometriä tunnissa (ajoneuvoluokat N3 ja M3 sellaisina kuin ne on määritelty direktiivissä 2007/46/EY<sup>16</sup>)”;* [tark. 833]

*-a b) korvataan A osan 4 kohta seuraavasti:*

*”4) valvontalaitteen moitteeton toiminta (laitteen ja/tai kuljettajakortin ja/tai piirturilevyjen mahdollisen väärinkäytön määrittäminen) tai tarvittaessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen mukanaolo;”;* [tark. 834]

a) lisätään A osaan kohta seuraavasti:

*”6) direktiivin 2002/15/EY 4 ja 5 artiklassa säädetty viikoittainen työaika edellyttäen, että tekniikka mahdollistaa tehokkaat tarkastukset.”;* [tark. 835]

---

<sup>16</sup> 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 263, 9.10.2007, s. 1).

b) lisätään B osaan kohta seuraavasti:

”4) direktiivin 2002/15/EY 4, 5 ja 7 artiklassa säädetyt viikoittaista työaika, taukoja ja yötyötä koskevat vaatimukset.”;

***b a) korvataan B osan toinen kohta seuraavasti:***

***”Jos säännöksiä todetaan rikotun, jäsenvaltiot voivat tarvittaessa määrittää muiden kuljetusketjuun kuuluvien yllyttäjien tai osallisten, kuten lähettäjien, huolitsijoiden tai alihankkijoiden, yhteisvastuun sekä varmistaa, että kuljetussopimukset mahdollistavat asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 noudattamisen.”; [tark. 836]***

## 2 artikla

1. Tässä artiklassa vahvistetaan erityiset säännöt, jotka koskevat kuljettajien lähettämiseen työhön toiseen jäsenvaltioon tieliikenteen alalla liittyvän direktiivin 96/71/EY ja näiden kuljettajien lähettämiseen liittyviin hallinnollisiin vaatimuksiin ja valvontatoimiin liittyvän direktiivin 2014/67/EU tiettyjä näkökohtia.

- 1 a. Näitä erityisiä sääntöjä sovelletaan jäsenvaltioon sijoittautuneiden sellaisten yritysten palvelukseen ottamiin kuljettajiin, jotka toteuttavat jotain direktiivin 96/71/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista valtioiden välisistä toimenpiteistä.**
2. Jäsenvaltiot eivät saa soveltaa direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohtaa tieliikenteen alan kuljettajiin, joiden työnantaja on kyseisen direktiivin 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettu yritys, kun suoritetaan asetuksissa (EY) N:o 1072/2009 ja 1073/2009 määriteltyä kansainvälistä kuljetustoimintaa, jos työntekijä lähetetään niiden alueelle tämän toiminnan hoitamista varten enintään 3 päivän ajaksi yhden kalenterikuukauden aikana. **Kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta.**
- Tässä direktiivissä kahdenvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan tavaroiden osalta tavaroiden siirtoa kuljetussopimuksen pohjalta asetuksen (EY) N:o 1071/2009 2 artiklan 8 kohdassa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta sijoittautumisjäsenvaltioon.**

*2 a. Alkaen siitä päivästä, jona kuljettajan on kirjattava rajanylitykset manuaalisesti, kuten asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 7 kohdassa edellytetään, jäsenvaltioiden on sovellettava myös 2 kohdassa tarkoitettua vapautusta tavaraliikenteen osalta, kun*

- kuljettaja kahdenvälisen kuljetuksen lisäksi suorittaa yhden kuormaamis- ja/tai purkamistoiminnon jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa.*

*Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole ollut muita toimintoja, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, poikkeusta sovelletaan enintään kahteen kuormaus- ja/tai purkamistoimintoon edellä säädetyin edellytyksin.*

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

**2 b.** *Asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 määriteltyä satunnaista tai säännöllistä kansainvälistä henkilöliikennettä harjoittavaa kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, kun*

- matkustajia otetaan kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jätetään kyydistä toisen jäsenvaltion alueella tai kolmannessa maassa tai*
- matkustajia otetaan kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jätetään kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa tai*
- matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 määriteltyjen paikallisten retkien yhteydessä.*

- 2 c. Asetuksissa (EY) N:o 1072/2009 ja (EY) N:o 1073/2009 määriteltyä kabotaasia harjoittavaa kuljettajaa on pidettävä direktiivin 96/71/EY nojalla lähetettynä työntekijänä.*
- 2 d. Sen estämättä, mitä direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty sen jäsenvaltion alueelle, jonka kautta kuljettaja ajaa lastaamatta tai purkamatta lastia ja poimimatta tai jättämättä matkustajia.*
- 2 e. Siinä tapauksessa, että kuljettaja suorittaa direktiivissä 92/106/ETY määritellyn yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden alku- tai loppuosuuden, kuljettajaa ei pidetä direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, jos tieosuus itsessään koostuu 2 kohdassa määritellyistä kahdenvälisistä kuljetuksista.*



*2 f. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin 96/71/EY 3 artiklassa tarkoitetut työehdot, jotka vahvistetaan työehtosopimuksissa mainitun direktiivin 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, asetetaan direktiivin 2014/67/EU mukaisesti helposti ja avoimesti muiden jäsenvaltioiden kuljetusyritysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Asiaankuuluvien tietojen on katettava etenkin erilaiset palkat ja niiden osatekijät, mukaan lukien paikallisesti tai alueellisesti sovellettavissa työehtosopimuksissa määrättyjen palkkojen osatekijät, maksettavan palkan laskutapa ja tarvittaessa perusteet eri palkkaluokkiin sijoittamiselle. Direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetun direktiivin (EU) 2018/957 mukaisesti kuljetusyrityksiä ei saa rankaista siitä, että ne eivät noudata sellaisia palkkojen osatekijöitä, maksettavan palkan laskutapaa ja tarvittaessa eri palkkaluokkiin sijoittamisen perusteita, jotka eivät ole julkisesti saatavilla.*

2 g. *Muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet kuljetusyrietykset eivät voi saada suotuisampaa kohtelua kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset.*

*Jäsenvaltioiden on pantava kolmansien maiden kanssa tekemissään kahdenvälisissä sopimuksissa täytäntöön toimenpiteitä, jotka vastaavat direktiivissä 96/71/EY ja tässä direktiivissä [XX/XX] (lex specialis) säädettyjä toimenpiteitä, myöntäessään pääsyn EU:n markkinoille tällaisiin kolmansiin maihin sijoittautuneille maantieliikenteen harjoittajille. Jäsenvaltioiden on myös pyrittävä toteuttamaan vastaavat toimenpiteet kolmansien maiden kanssa tehtyjen monenvälisen sopimusten puitteissa.*

*Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kolmansien maiden kanssa tekemissään kahden- ja monenvälisissä sopimuksissa olevista asianomaisista säännöksistä.*

*Jotta voidaan asianmukaisesti valvoa kolmansien maiden liikenteenharjoittajien toteuttamia työntekijöiden lähettämistä koskevia vastaavia toimenpiteitä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että asetuksen (EU) XXX/XXX tarkistetut säännöt, jotka koskevat ajopiirtureilla tapahtuvaa paikannusta [asetus, jolla muutetaan asetusta (EU) N:o 165/2014], pannaan täytäntöön kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (AETR) puitteissa.*  
[tark. 837]

Jos työntekijä lähetetään pidemmäksi kuin 3 päivän ajaksi, jäsenvaltioiden on sovellettava direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohtaa koko sen ajan, jonka työntekijä on lähetettynä niiden alueella ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun yhden kalenterikuukauden aikana. **[tark. 838]**

3. — Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen työntekijän lähettämisen kausien laskemista varten: **[tark. 839]**

a) — vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyä päivittäistä työaikaa, joka on lyhyempi kuin kuusi tuntia, on pidettävä puolena päivänä; **[tark. 840]**

b) — vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyä päivittäistä työaikaa, joka on vähintään kuusi tuntia, on pidettävä täytenä päivänä; **[tark. 841]**

e) — vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyjä taukoja ja lepoaikoja sekä varallaoloaikoja on pidettävä työskentelykausina. **[tark. 842]**

4. **Direktiivin 2014/67/EU 9 artiklasta poiketen** jäsenvaltiot voivat edellyttää vain seuraavia hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä: **[tark. 843]**
- a) toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan velvollisuus lähettää kansallisille toimivaltaisille viranomaisille *toimittaa* viimeistään lähettämisen alkaessa vastaanottavan jäsenvaltion *jollakin Euroopan unionin* virallisella kielellä tai englannin kielellä sähköisessä muodossa työntekijän lähettämistä koskeva *sähköisessä muodossa asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) välityksellä sen jäsenvaltion kansallisille toimivaltaisille viranomaisille, johon kuljettaja on lähetetty, ilmoitus, mukaan lukien sen mahdollinen päivitys*, joka sisältää vain seuraavat tiedot:  
**[tark. 844]**
- i) liikenteenharjoittajan henkilöllisyys *tämän yhteisön sisäisen yhteisen verotunnisteen tai yhteisön liikenneluvan numeron avulla*; **[tark. 845]**

- ii) sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteys henkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
- iii) ~~lähetettyjen kuljettajien ennakoitu lukumäärä ja henkilöllisyydet~~ ***tiedot lähetetystä kuljettajasta, mukaan lukien seuraavat tiedot: henkilöllisyys, asuinmaa, maa, johon sosiaaliturvamaksut maksetaan, sosiaaliturvatunnus ja ajokortin numero; [tark. 846]***
- iv) työntekijöiden lähettämisen ennakoitu ***alkamispäivä, arvioitu kesto ja päättymispäivä*** sekä suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä ***työsopimukseen sovellettava lainsäädäntö; [tark. 847]***
- iv a) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien osalta: lähetysten vastaanottajien henkilöllisyys ja yhteystiedot, mikäli liikenteenharjoittaja ei käytä sähköisiä kuljetusasiakirjoja (e-CMR); [tark. 848]***

- v) työntekijöiden lähettämisen yhteydessä käytettyjen ajoneuvojen rekisterikilvet;
- vi) kuljetuspalvelun tyyppi, esimerkiksi tavaroiden kuljetus, matkustajien kuljetus, kansainvälinen kuljetus, kabotaasikuljetus;

***vi a) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien osalta: lähetysten lastaus- ja purkuosoitteet, mikäli liikenteenharjoittaja ei käytä sähköisiä kuljetusasiakirjoja (e-CMR); [tark. 849]***

- b) kuljettajan ***liikenteenharjoittajan*** velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville ***varmistaa, että kuljettajalla on saatavilla***, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio lähettämistä koskevasta ilmoituksesta ja näyttöä vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, esimerkiksi sähköiset kuljetusasiakirjat (e-CMR) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklassa tarkoitetut todisteet; **[tark. 850]**

- c) kuljettajan *liikenteenharjoittajan* velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville *varmistaa, että kuljettajalla on saatavilla*, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maakoodit, joissa kuljettaja on ollut harjoittaessaan kansainvälistä tieliikennetoimintaa tai kabotaasiliikennettä; [tark. 851]
- c a) *tämän artiklan b ja c kohdassa tarkoitettujen tienvarsitarkastuksen aikana kuljettajalla on oltava mahdollisuus ottaa yhteyttä päätoimipaikkaan, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tahoon, joka voi toimittaa pyydetyt asiakirjat*; [tark. 852]
- d) ~~kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio työsopimuksesta tai neuvoston direktiivin 91/533/ETY<sup>17</sup> 3 artiklassa tarkoitetusta vastaavasta asiakirjasta, joka on käännetty yhdelle vastaanottavan jäsenvaltion viralliselle kielelle tai englannin kielelle; [tark. 854]~~

---

<sup>17</sup>

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

- e) — kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio edeltävien kahden kuukauden palkkakuiteista; tienvarsitarkastuksen aikana kuljettajalla on oltava mahdollisuus ottaa yhteyttä päätoimipaikkaan, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tahoon, joka voi toimittaa tämän kopion;  
**[tark. 855]**
- f) liikenteenharjoittajan velvollisuus toimittaa vastaanottavan *lähettää IMIn julkisen rajapinnan kautta sen* jäsenvaltion viranomaisten pyynnöstä kohtuullisessa ajassa, *johon kuljettaja on lähetetty*, lähettämiskauden jälkeen paperisessa tai sähköisessä muodossa kopiot b, c ja e alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista [...] *kopiot b ja c alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista sekä lähetettyjen kuljettajien palkkioita koskevat asiakirjat, jotka liittyvät lähettämiskauteen, ja heidän työsopimuksensa tai neuvoston direktiivin 91/533/ETY<sup>18</sup> 3 artiklassa tarkoitettu vastaava asiakirja, kuljettajan työtä koskeva työaikakirjanpito sekä maksutosite.*
- Liikenteenharjoittajan on toimitettava pyydetyt asiakirjat IMIn julkisen rajapinnan kautta kahden kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä.*

---

<sup>18</sup> *Neuvoston direktiivi 91/533/ETY, annettu 14 päivänä lokakuuta 1991, työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista (EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32).*



*Jos liikenteenharjoittaja ei toimita kaikkia pyydettyjä asiakirjoja IMIn julkisen rajapinnan kautta asetetun määräajan kuluessa, lähettämisen kohteena olevan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat direktiivin 2014/67/EU 6 ja 7 artiklan mukaisesti pyytää apua liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta. Kun tällainen pyyntö esitetään IMIn välityksellä, liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava käyttöoikeudet lähettämistä koskevaan ilmoitukseen ja muihin asiaankuuluviin tietoihin, jotka liikenteenharjoittaja on toimittanut julkisen IMIn julkisen rajapinnan kautta.*

*Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että lähettämisen kohteena olevan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten pyytämät asiakirjat toimitetaan IMIn välityksellä 25 työpäivän kuluessa pyynnön esittämisestä. [tark. 853]*

5. Edellä 4 kohdan a alakohtaa sovellettaessa liikenteenharjoittaja voi toimittaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen, joka kattaa enintään kuuden kuukauden kauden. [tark. 856]

**5 a. Ilmoitusten sisältämät tiedot on tallennettava tarkastuksia varten IMIn hakemistoon 18 kuukauden kaudeksi, ja niiden on oltava suoraan ja reaaliaikaisesti kaikkien direktiivin 2014/67/EU 3 artiklan, asetuksen (EY) N:o 1071/2009 18 artiklan ja direktiivin 2006/22/EY 7 artiklan mukaisesti nimettyjen muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten saatavilla.**

**Kansallinen toimivaltainen viranomainen voi antaa kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen mukaisesti työmarkkinaosapuolille mahdollisuuden tutustua tietoihin, jos**

- ne koskevat lähettämistä kyseisen jäsenvaltion alueelle,**
  - niitä käytetään lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan sekä**
  - jos tietojen käsittely tapahtuu luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 27 päivänä huhtikuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.**
- [tark. 857]**

- 5 b. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan kaikilla unionin virallisilla kielillä vakiolomakkeet IMIn julkisen rajapinnan kautta tapahtuvaa ilmoitusten toimittamista varten, täsmennetään IMIssä tehtävän ilmoituksen toiminnot ja se, kuinka 4 kohdan a alakohdan i–vi a alakohdan tiedot on esitettävä ilmoituksessa, ja varmistetaan, että ilmoitusten tiedot käännetään automaattisesti vastaanottavan jäsenvaltion kielelle. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 2 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. [tark. 858]*
- 5 c. Jäsenvaltioiden on vältettävä tarkastustoimenpiteissä tarpeettomia viivästyksiä, jotka voivat vaikuttaa lähettämisen kestoon ja päivämääriin. [tark. 859]*
- 5 d. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja annettava toisilleen apua ja kaikki tarvittavat tiedot direktiivissä 2014/67/EU ja asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädettyjen edellytysten mukaisesti. [tark. 860]*

## *2 a artikla*

- 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.  
[tark. 861]*

## *2 b artikla*

*Jäsenvaltioiden on säädettävä lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille tämän direktiivin 2 artiklan säännösten noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos nämä ovat tietoisia tai jos heidän olisi kaikkien asiaan liittyvien olosuhteiden valossa oltava tietoisia siitä, että heidän tilaamansa kuljetuspalvelut ovat tämän direktiivin vastaisia.*

*Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevista säännöistä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä. [tark. 862]*

## *2 c artikla*

*Komissio arvioi nykyisiä välineitä ja parhaita käytäntöjä, joilla edistetään tavaroiden toimitusketjun kaikkien toimijoiden yhteiskuntavastuun mukaisia toimintamalleja, ja antaa tarvittaessa [kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta] mennessä lainsäädäntöehdotuksen luotettujen liikennöitsijöiden eurooppalaisen foorumin perustamisesta. [tark. 863]*

## *2 d artikla*

### *Älykäs valvonta*

- 1. Rajoittamatta direktiivin 2014/67/EU soveltamista jäsenvaltioiden on tämän direktiivin 2 artiklan velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi entisestään varmistettava, että niiden alueella on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia. Strategiassa on keskityttävä yrityksiin, joilla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa tarkoitettu korkea riskiluokitus.*
- 2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa tarkoitettuihin tarkastuksiin kuuluu tarvittaessa työntekijöiden lähettämistä koskeva tarkastus ja että tarkastukset suoritetaan syrjimättömästi, etenkin ilman työntekijöiden lähettämisessä käytettävien ajoneuvojen rekisterikilpien perusteella tapahtuvaa syrjintää.*

3. *Jäsenvaltioiden on keskitettävä tarkastukset yrityksiin, jotka on luokiteltu sellaisiksi, että niillä on lisääntynyt riski rikkoa niihin sovellettavia tämän direktiivin 2 artiklan säännöksiä. Tätä varten jäsenvaltioiden on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan mukaisesti perustetussa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 12 artiklan mukaisesti laajennetussa riskiluokitusjärjestelmässä pidettävä tällaisten rikkomusten riskiä erillisenä riskinä.*
4. *Sovellettaessa 3 kohtaa jäsenvaltioilla on oltava pääsy asiaa koskeviin, asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvussa tarkoitettujen älykkäiden ajopiirturien kirjaamiin, käsittelemiin tai tallentamiin tietoihin sekä tietoihin, jotka sisältyvät tämän direktiivin 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuihin työntekijän lähettämistä koskeviin ilmoituksiin ja sähköisiin kuljetusasiakirjoihin, kuten tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen mukaisiin sähköisiin rahtikirjoihin (e-CMR).*

5. *Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa säädetään niiden tietojen erityispiirteistä, joihin jäsenvaltioilla on oltava pääsy, niiden käyttöä koskevista ehdoista ja niiden toimittamista tai niihin pääsyä koskevista teknisistä eritelmistä, ja joissa täsmennetään erityisesti:*
- a) *yksityiskohtainen luettelo tiedoista, joihin kansallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy ja joihin on sisällyttävä ainakin rajanylitysten sekä lastaus- ja purkutoimintojen ajankohta ja paikka, ajoneuvon rekisterinumero ja kuljettajan tiedot;*
  - b) *toimivaltaisten viranomaisten pääsyoikeudet, tarvittaessa eriteltyinä toimivaltaisen viranomaisen tyyppin, pääsyn tyyppin ja tietojen käyttötarkoituksen mukaan;*
  - c) *a alakohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamista tai niihin pääsyä koskevat tekniset eritelmät, mukaan lukien tapauksen mukaan tietojen säilyttämisen enimmäiskesto, tarvittaessa eriteltyinä tietojen tyyppin mukaan.*

6. *Tässä artiklassa tarkoitettuja henkilötietoja ei saa käyttää tai säilyttää pidempään kuin on ehdottoman välttämätöntä niihin tarkoituksiin, joita varten tiedot on kerätty tai joita varten niitä myöhemmin käsitellään. Kun tällaisia tietoja ei enää tarvita näihin tarkoituksiin, ne on hävitettävä.*
7. *Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kolme kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan lähetettyjä työntekijöitä teiden varsilla ja jotka voidaan toteuttaa direktiivin 2006/22/EY 5 artiklan mukaisesti toteutettavien tarkastusten yhteydessä. Kahden tai useamman jäsenvaltion työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavien kansallisten viranomaisten on toteutettava tällaiset tarkastukset samanaikaisesti kunkin toimiessa omalla alueellaan. Jäsenvaltioiden on vaihdettava tietoja yhteisten tienvarsitarkastusten jälkeen havaittujen säännösten rikkomusten lukumäärästä ja luonteesta.*
- Yhteenveto yhteisten tarkastusten tuloksista on julkistettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 27 päivänä huhtikuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti. [tark. 864]*



*2 e artikla*

*Asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttaminen*

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

- ”12 a. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta: 8 artikla*
- 12 b. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon: 2 artiklan 5 kohta. [tark. 865]*

### 3 artikla

#### ***Raportointi ja uudelleentarkastelu***

1. Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja erityisesti 2 artiklan vaikutusta [3 vuotta direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] mennessä ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen direktiivin soveltamisesta. Komission kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. ***Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle vuosittain kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta, erityisesti 2 d artiklassa tarkoitetun älykkään valvonnan täytäntöönpanosta ja mahdollisista täytäntöönpanon valvonnan ongelmista.***

***Jotta voidaan arvioida valvontaan liittyvien tietojen vaikuttavuutta, kertomuksessa on oltava tietoja seuraavien vaikuttavuudesta:***

- ***asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvussa tarkoitettu älykäs ajopiirturi;***
- ***tämän direktiivin 2 artiklan 5 a ja 5 b artiklassa tarkoitettujen IMI:n käyttö;***

- *sähköisten kuljetusasiakirjojen, kuten tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen mukaisen sähköisen rahtikirjan (e-CMR), käyttö;*
- *tietojen vaihtaminen toimivaltaisten viranomaisten välillä ERRUn ja IMIn kautta sekä sellaisten direktiivin 2006/22/EY 8 ja 9 artiklassa tarkoitettujen tietojen vaihtaminen, jotka koskevat viranomaisten tosiasiallista suoraa ja reaaliaikaista pääsyä sekä ERRUun että IMIin EU-sovelluksen kautta tienvarsitarkastuksen aikana; sekä*
- *sellaisen koulutusohjelman toteuttaminen, jonka tarkoituksena on auttaa kuljettajia ja kaikkia muita menettelyyn osallistuvia toimijoita, mukaan lukien yritykset, viranomaiset ja tarkastajat, mukautumaan näihin vaikuttaviin uusiin sääntöihin ja vaatimuksiin.*

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi säännöllisesti direktiiviä ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle. *Komissio voi antaa täytäntöönpanosäännöksiä, joissa täsmennetään 1 kohdassa tarkoitetun raportoinnin muoto ja annetaan sitä koskevia suuntaviivoja.*  
*Näihin täytäntöönpanosäädöksiin voi sisältyä sääntöjä, joissa edellytetään, että jäsenvaltiot toimittavat komissiolle tietoja liikennevirroista ja jäsenvaltioiden tietullijärjestelmien keräämien ajoneuvojen rekisteröintijäsenvaltioista, jos tällaisia tietoja on olemassa, tämän direktiivin täytäntöönpanon tehokkuuden arvioimiseksi.*
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asianmukaiset ehdotukset. *Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista, erityisesti täytäntöönpanon tehokkuudesta, mukaan lukien punnitus- ja purkupisteiden automaattista kirjaamista varten tarkoitettujen punnitusantureiden kustannus-hyötyanalyysit. Komission kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomus julkistetaan. [tark. 866]*

*3 a artikla*  
*Koulutukset*

*Tämän direktiivin säännösten noudattamiseksi sekä komission että jäsenvaltioiden on perustettava kattava ja yhtenäinen koulutus- ja sopeutumishjelma, joka koskee uusia normeja ja vaatimuksia, joita sovelletaan kuljettajiin, kaikkiin menettelyyn osallistuviin toimijoihin, yrityksiin, viranomaisiin ja tarkastajiin. [tark. 867]*

4 artikla

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [...] päivänä [...]kuuta [...].  
[Täytäntöönpanon määräaika on mahdollisimman lyhyt ja yleensä enintään kaksi vuotta]  
**30 päivänä heinäkuuta 2020.** Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. [tark. 868]

*Direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetusta säädöksestä aiheutuvia toimenpiteitä ei sovelleta liikennealaa sen tunnustetusti erittäin liikkuvan luonteen takia, ennen kuin tätä direktiiviä aletaan soveltaa. [tark. 869]*

***Liikenneala jätetään direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetusta säädöksestä aiheutuvien toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle, kunnes tämän direktiivin valvontavaatimukset tulevat voimaan ja niissä vahvistetaan erityiset liikennettä koskevat säännöt. [tark. 870]***

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä ... päivästä ...kuuta ....

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 tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

#### 5 artikla

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

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*