TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2020/1057 **2022/EES/47/23**

frá 15. júlí 2020

um sértækar reglur að því er varðar tilskipun 96/71/EB og tilskipun 2014/67/ESB um útsendingu ökumanna á sviði flutninga á vegum og um breytingu á tilskipun 2006/22/EB að því er varðar kröfur um framfylgd og á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 (*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ([1]),

með hliðsjón af áliti svæðanefndarinnar ([2]),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ([3]),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Til að koma á öruggum, skilvirkum og félagslega ábyrgum flutningum á vegum er annars vegar nauðsynlegt að tryggja ökumönnum viðunandi vinnuskilyrði og félagslega vernd og hins vegar að tryggja flutningsaðilum á vegum (hér á eftir „flutningsaðilum“) viðunandi viðskiptaskilyrði og sanngjörn samkeppnisskilyrði. Í ljósi umtalsverðs hreyfanleika vinnuafls á sviði flutninga á vegum er þörf á geirabundnum reglum til að tryggja jafnvægi milli frelsi flutningsaðila til að veita þjónustu yfir landamæri, frjálsra vöruflutninga, viðunandi vinnuskilyrða og félagslegrar verndar ökumanna.

2) Vegna þess að flutningaþjónusta er í eðli sínu talsvert hreyfanleg ber að leggja sérstaka áherslu á að tryggja að ökumenn njóti góðs af þeim réttindum sem þeir eiga tilkall til og að flutningsaðilar, sem eru í flestum tilvikum lítil fyrirtæki, standi ekki frammi fyrir óhóflegum stjórnsýslulegum hindrunum eða eftirliti sem með óréttmætum hætti heftir frelsi þeirra til að veita þjónustu yfir landamæri. Af sömu ástæðum verða allar landsbundnar reglur sem gilda um flutninga á vegum að vera hóflegar og réttlætanlegar, að teknu tilliti til þarfarinnar á að tryggja viðunandi vinnuskilyrði og félagslega vernd ökumanna og að greiða fyrir nýtingu réttarins til að veita flutningaþjónustu, sem byggist á sanngjarnri samkeppni milli innlendra og erlendra flutningsaðila.

3) Það skiptir sköpum fyrir snurðulausa starfsemi innri markaðarins að tryggja að jafnvægi sé á milli ákvæða til að bæta félagslegar aðstæður og vinnuskilyrði ökumanna og ákvæða sem greiða fyrir nýtingu réttarins til að veita flutninga-þjónustu, sem byggist á sanngjarnri samkeppni milli innlendra og erlendra flutningsaðila.

4) Eftir að hafa metið árangur og skilvirkni gildandi félagsmálalöggjafar Sambandsins á sviði flutninga á vegum hafa komið í ljós ákveðnar smugur í gildandi ákvæðum og annmarkar við framfylgd þeirra, svo sem að því er varðar notkun póstkassafyrirtækja. Enn fremur gætir þó nokkurs ósamræmis á milli aðildarríkja að því er varðar túlkun, beitingu og framkvæmd þessara ákvæða, sem hefur í för með sér mikið stjórnsýsluálag fyrir ökumenn og flutningsaðila. Þetta hefur í för með sér réttaróvissu, sem hefur skaðleg áhrif á félagslegar aðstæður og vinnuskilyrði ökumanna og á sanngjörn samkeppnisskilyrði fyrir flutningsaðila í geiranum.

5) Til þess að tryggja rétta beitingu tilskipana Evrópuþingsins og ráðsins 96/71/EB ([4]) og 2014/67/ESB ([5]) ætti að efla eftirlit og samvinnu á vettvangi Sambandsins til að taka á svikum í tengslum við störf útsendra ökumanna.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtíð. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 49. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 188/2022 frá 10. Júní 2022 um breytingu á X. viðauka (Almenn þjónusta) og XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

([1]) Stjtíð. ESB C 197, 8.6.2018, bls. 45.

([2]) Stjtíð. ESB C 176, 23.5.2018, bls. 57.

([3]) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 7. apríl 2020 (Stjtíð. ESB C 149, 5.5.2020, bls. 1). Afstaða Evrópuþingsins frá 9. júlí 2020 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*).

([4]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/71/EB frá 16. desember 1996 um störf útsendra starfsmanna í tengslum við veitingu þjónustu (Stjtíð. EB L 18, 21.1.1997, bls. 1).

([5]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/67/ESB frá 15. maí 2014 um framfylgd tilskipunar 96/71/EB um störf útsendra starfsmanna í tengslum við veitingu þjónustu og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn („reglugerðin um IM-upplýsingakerfið“) (Stjtíð. ESB L 159, 28.5.2014, bls. 11).

6) Í tillögu sinni frá 8. mars 2016 um endurskoðun á tilskipun 96/71/EB viðurkenndi framkvæmdastjórnin að framkvæmd þeirrar tilskipunar veki sérstakar lagalegar spurningar og vandkvæði á sviði flutninga á vegum, sem einkennast af miklum hreyfanleika, og gaf hún til kynna að best væri að takast á við þessi mál með geirabundinni löggjöf um flutninga á vegum.

7) Til að tryggja skilvirka og hóflega framfylgd tilskipunar 96/71/EB á sviði flutninga á vegum er nauðsynlegt að setja sértækar geirabundnar reglur, sem endurspegla sérkenni afar hreyfanlegs vinnuafls á sviði flutninga á vegum og koma á jafnvægi milli félagslegrar verndar ökumanna og frelsis flutningsaðila til að veita þjónustu yfir landamæri. Ákvæðin um störf útsendra starfsmanna í tilskipun 96/71/EB og framfylgd þessara ákvæða í tilskipun 2014/67/ESB gilda um flutninga á vegum og ættu að falla undir sértæku reglurnar sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

8) Þar sem mikill hreyfanleiki einkennir flutningageirann eru ökumenn almennt ekki sendir til starfa í öðru aðildarríki samkvæmt þjónustusamningi til langs tíma eins og stundum er raunin í öðrum geirum. Því ætti að skýra við hvaða aðstæður reglurnar í tilskipun 96/71/EB um útsendingu starfsmanna til langs tíma eiga ekki við um slíka ökumenn.

9) Samstilltar, geirabundnar reglur um útsendingu ættu að byggjast á því að fyrir hendi sé nægileg tenging milli ökumanns og veittrar þjónustu annars vegar og yfirráðasvæðis gistiaðildarríkis hins vegar. Til að greiða fyrir framfylgd þessara reglna ætti að gera greinarmun á mismunandi tegundum flutningastarfsemi allt eftir því hve mikil tenging er við yfirráðasvæði gistiaðildarríkis.

10) Ef ökumaður stundar tvíhliða flutningastarfsemi frá því aðildarríki þar sem fyrirtækið hefur staðfestu („staðfestu-aðildarríki“) til yfirráðasvæðis annars aðildarríkis eða þriðja lands eða til baka til staðfestuaðildarríkis, er eðli þjónustunnar nátengd staðfestuaðildarríkinu. Það er mögulegt að ökumaður taki að sér nokkra tvíhliða flutninga meðan á einni ferð stendur. Það myndi fela í sér óhóflegar takmarkanir á frelsi til að veita flutningaþjónustu yfir landamæri ef reglurnar um útsendingu, og þar af leiðandi ráðningarskilmálar og atvinnuskilyrði sem tryggð eru í gistiaðildarríkinu, myndu gilda um slíka tvíhliða flutninga.

11) Það ætti að koma skýrt fram að millilandaflutningar í gegnum yfirráðasvæði aðildarríkis teljast ekki vera útsending. Slíkir flutningar einkennast af því að ökumaður fer í gegnum aðildarríki án þess að ferma eða afferma vörur og án þess að taka eða skila farþegum og því eru engin þýðingarmikil tengsl milli starfsathafna ökumannsins og aðildarríkisins sem ekið er um. Jafnvel þó ökumaður stöðvi af hreinlætisástæðum telst viðvera hans í aðildarríki áfram vera vegna gegnumferðar.

12) Ef ökumaður stundar samsetta flutninga er eðli veittrar þjónustu á upphafs- eða lokavegakafla leiðarinnar nátengd staðfestuaðildarríkinu ef vegakaflinn einn og sér telst til tvíhliða flutninga. Á hinn bóginn telst það nægileg tengsl við yfirráðasvæði gistiaðildarríkisins ef flutningurinn á vegakaflanum fer fram innan gistiaðildarríkisins eða í formi millilandaflutninga, sem eru ekki tvíhliða, og því ættu reglurnar um útsendingu að gilda.

13) Ef ökumaður stundar annars konar starfrækslu, nánar tiltekið gestaflutninga eða millilandaflutninga sem eru ekki tvíhliða, telst það nægileg tengsl við yfirráðasvæði gistiaðildarríkisins. Þessi tengsl eru fyrir hendi í tilviki gesta-flutninga, eins og þeir eru skilgreindir í reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 ([6]) og (EB) nr. 1073/2009 ([7]), þar sem flutningurinn fer í heild sinni fram í gistiaðildarríki og er þjónustan þar með nátengd yfirráðasvæði gistiaðildarríkisins. Millilandaflutningar, sem eru ekki tvíhliða, einkennast af því að ökumaðurinn sinnir millilandaflutningum utan staðfestuaðildarríkis fyrirtækisins sem sendir starfsmenn út til starfa utan aðalstöðva. Þjónustan, sem innt er af hendi, tengist því viðkomandi gistiaðildarríki frekar en staðfestuaðildarríkinu. Í þeim tilvikum er eingöngu gerð krafa um geirabundnar reglur að því er varðar stjórnsýslukröfur og eftirlitsráðstafanir.

14) Í samræmi við tilskipun 2014/67/ESB ættu aðildarríkin að sjá til þess að ráðningarskilmálar og atvinnuskilyrðin, sem um getur í 3. gr. tilskipunar 96/71/EB, sem mælt er fyrir um í landslögum eða stjórnsýslufyrirmælum eða í kjarasamningum eða úrskurðum gerðardóms, sem hafa almennt gildi á yfirráðasvæðum þeirra eða gilda með öðrum

([6]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 72).

([7]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 88).

hætti í samræmi við 1. og 8. mgr. 3. gr. tilskipunar 96/71/EB, séu gerð aðgengileg flutningafyrirtækjum frá öðrum aðildarríkjum og útsendum ökumönnum með aðgengilegum og gagnsæjum hætti. Þetta ætti að taka til, ef við á, þeirra ráðningarskilmála og atvinnuskilyrða sem kveðið er á um í kjarasamningum sem almennt gilda um öll svipuð fyrirtæki á viðkomandi landsvæði. Viðeigandi upplýsingar ættu einkum að ná yfir þá þætti launakjara sem eru skyldubundnir samkvæmt slíkum gerningum. Í samræmi við tilskipun 2014/67/ESB ætti að leita eftir þátttöku aðila vinnumarkaðarins.

15) Flutningsaðilar í Sambandinu standa frammi fyrir vaxandi samkeppni frá flutningsaðilum sem eru með aðsetur í þriðju löndum. Það er því forgangsatriði að tryggja að flutningsaðilum í Sambandinu sé ekki mismunað. Samkvæmt 4. mgr. 1. gr. tilskipunar 96/71/EB er óheimilt að veita fyrirtækjum, sem hafa staðfestu í ríki sem ekki er aðildarríki, betri kjör en fyrirtækjum sem hafa staðfestu í aðildarríki. Þessi meginregla ætti einnig að gilda að því er varðar sértæku reglurnar um útsendingu, sem er kveðið á um í þessari tilskipun. Hún ætti einkum að gilda þegar flutningsaðilar frá þriðju löndum stunda flutninga samkvæmt tvíhliða eða marghliða samningum sem veita aðgang að markaði Sambandsins.

16) Marghliða kvótakerfi Sambands samgönguráðherra í Evrópu (ECMT-kerfið) er einn mikilvægasti gerningurinn til að stjórna aðgangi flutningsaðila frá þriðju löndum að markaði Sambandsins og aðgangi flutningsaðila í Sambandinu að mörkuðum í þriðju löndum. Fjöldi leyfa, sem er úthlutaður til hvers ríkis sem á aðild að ECMT-kerfinu, er ákveðinn árlega. Aðildarríki þurfa að virða skuldbindingu sína um að mismuna ekki fyrirtækjum Sambandsins, þ.m.t. við samþykkt skilyrða um aðgang að markaði Sambandsins innan ECMT-kerfisins.

17) Rétturinn til að semja og ganga frá Evrópusamningi um störf áhafna ökutækja sem annast alþjóðlega flutninga á vegum (AETR-samningi) liggur í höndum Sambandsins sem hluti af óskiptum ytri valdheimildum þess. Í samræmi við 3. mgr. 2. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 ([8]) ætti Sambandið að laga eftirlitskerfin, sem hægt er að nota til að hafa eftirlit með reglufylgni fyrirtækja í þriðju löndum að því er varðar félagsmálalöggjöf í hverju landi fyrir sig og félagsmálalöggjöf Sambandsins, að eftirlitskerfunum sem gilda um fyrirtæki í Sambandinu.

18) Einnig hefur reynst erfitt að beita reglunum um útsendingu starfsmanna, sem eru tilgreindar í tilskipun 96/71/EB, og reglunum um stjórnsýslukröfur, sem mælt er fyrir um í tilskipun 2014/67/ESB, á flutninga á vegum sem einkennast af miklum hreyfanleika. Ósamræmdar landsbundnar ráðstafanir varðandi beitingu og framfylgd ákvæðanna um útsendingu starfsmanna á sviði flutninga á vegum hafa leitt til réttaróvissu og mikils stjórnsýsluálags á flutningsaðila í Sambandinu, sem eru ekki búsettir í landinu. Þetta hefur leitt til ótilhlýðilegrar takmörkunar á frelsi til að stunda flutninga á vegum þar sem farið er yfir landamæri, með skaðlegum aukaverkunum á störf og samkeppnishæfni flutningsaðila. Því ætti að samræma stjórnsýslukröfur og eftirlitsráðstafanir. Þetta ætti einnig að koma í veg fyrir að flutningsaðilar verði fyrir óþarfa töfum.

19) Til að tryggja skilvirka og árangursríka framfylgd geirabundinna reglna um útsendingu starfsmanna og til að komast hjá óhóflegri stjórnsýslubyrði á flutningsaðila í Sambandinu, sem eru ekki búsettir í ríkinu, ætti að koma á sértækum stjórnsýslukröfum og eftirlitsráðstöfununum á sviði flutninga á vegum, með því að nýta til fulls eftirlitstæki á borð við stafræna ökurita. Til að fylgjast með því að farið sé að skyldum, sem settar eru fram í þessari tilskipun og tilskipun 96/71/EB, og draga á sama tíma úr flækjustigi verkefnisins, ættu aðildarríki eingöngu að hafa heimild til að leggja á flutningsaðila þær stjórnsýslukröfur og eftirlitsráðstafanir sem eru tilgreindar í þessari tilskipun og eru lagaðar að flutningum á vegum.

20) Flutningafyrirtæki hafa þörf fyrir réttarvissu að því er varðar reglurnar og kröfurnar sem þau þurfa að uppfylla. Þessar reglur og kröfur ættu að vera skýrar, auðskiljanlegar og auðveldlega aðgengilegar flutningafyrirtækjum og ættu að gera kleift að framkvæma skilvirkt eftirlit. Það er mikilvægt að nýjar reglur hafi ekki í för með sér óþarfa stjórnsýsluálag og að þær taki tilhlýðilegt tillit til hagsmuna lítilla og meðalstórra fyrirtækja.

([8]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

21) Stjórnsýslubyrðin og verkefnin sem tengjast skjalastjórnun, sem hvíla á herðum ökumanna, ættu að vera sanngjörn. Tiltekin skjöl ættu að vera aðgengileg í ökutækinu til skoðunar við vegaeftirlit á meðan flutningsaðilar og, ef nauðsyn krefur, lögbær yfirvöld í staðfestuaðildarríki flutningsaðila ættu að gera önnur skjöl aðgengileg gegnum opinbert viðmót sem er tengt við upplýsingakerfið fyrir innri markaðinn („IM-upplýsingakerfið"), sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 ([9]). Lögbær yfirvöld ættu að nota rammann um gagnkvæma aðstoð milli aðildarríkjanna sem er settur fram í tilskipun 2014/67/ESB.

22) Til að greiða fyrir eftirliti með því að farið sé að reglunum um útsendingu, sem settar eru fram í þessari tilskipun, ættu flutningsaðilar að leggja yfirlýsingu um útsendingu fyrir lögbær yfirvöld þeirra aðildarríkja þar sem þeir senda út ökumenn.

23) Til að draga úr stjórnsýsluálagi á flutningsaðila er nauðsynlegt að einfalda ferlið við sendingu og uppfærslu yfirlýsinga um útsendingu. Framkvæmdastjórnin ætti því að þróa margmála opinbert viðmót sem flutningsaðilar hafa aðgang að og sem þeir geta notað til að leggja fram og uppfæra upplýsingar um útsendingar og færa önnur viðeigandi gögn í IM-upplýsingakerfið, ef þörf er á.

24) Í ljósi þess að aðilar vinnumarkaðarins gegna í sumum aðildarríkjum afgerandi hlutverki við að framfylgja félagsmálalöggjöf á sviði flutninga á vegum ættu aðildarríki að hafa heimild til að veita landsbundnum aðilum vinnumarkaðarins viðeigandi upplýsingar, sem hefur verið deilt gegnum IM-upplýsingakerfið, í þeim tilgangi einum að athuga hvort farið sé að reglum um útsendingu, en virða jafnframt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 ([10]). Aðilar vinnumarkaðarins ættu að fá viðeigandi upplýsingar eftir öðrum leiðum en gegnum IM-upplýsingakerfið.

25) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að tilgreina virkni opinbera viðmótsins sem er tengt við IM-upplýsingakerfið. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ([11]).

26) Fullnægjandi, skilvirk og samræmd framfylgd reglna um vinnu- og hvíldartíma gegnir mikilvægu hlutverki við að bæta umferðaröryggi, við að standa vörð um vinnuskilyrði ökumanna og til að koma í veg fyrir röskun á samkeppni sem hlýst af því að ekki er farið að reglunum. Því er æskileg að víkka út gildissvið fyrirliggjandi samræmdra krafna um framfylgd, sem eru settar fram í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB ([12]), þannig að þær feli í sér eftirlit með því að farið sé að ákvæðum um vinnutíma sem eru sett fram í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB ([13]).

27) Í ljósi þeirra gagnaraða sem eru nauðsynlegar til að inna af hendi eftirlit með því að farið sé að reglum um vinnutíma, sem eru settar fram í tilskipun 2002/15/EB, veltur umfang vegaeftirlits á þróun og innleiðingu tækni sem gerir kleift að ná yfir tilætlað tímabil. Vegaeftirlit ætti að takmarkast við þá þætti sem má athuga með skilvirkum hætti með ökurita og tengdum skráningarbúnaði um borð, og ætti allsherjareftirlit einungis að fara fram á athafnasvæðum.

28) Vegaeftirlit ætti að fara fram á skilvirkan og skjótan hátt með það í huga að eftirlitið taki sem stystan tíma og tefji ökumanninn sem minnst. Gera ætti skýran greinarmun milli skyldna flutningsaðila og skyldna ökumanna.

([9]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 frá 25. október 2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn og niðurfellingu á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2008/49/EB (reglugerðin um IM-upplýsingakerfið) (Stjtíð. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 1).

([10]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 frá 27. apríl 2016 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga og niðurfellingu tilskipunar 95/46/EB (almenna persónuverndarreglugerðin) (Stjtíð. ESB L 119, 4.5.2016, bls. 1).

([11]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

([12]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EBE) nr. 3820/85 og (EBE) nr. 3821/85 varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35).

([13]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB frá 11. mars 2002 um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum (Stjtíð. EB L 80, 23.3.2002, bls. 35).

29) Stuðla ætti enn frekar að samvinnu framkvæmdaryfirvalda aðildarríkjanna með samstilltu eftirliti og ættu aðildarríkin að leitast við að útvíkka það svo það nái yfir eftirlit á athafnasvæðum. Evrópska vinnumálastofnunin gæti gegnt mikilvægu hlutverki við að liðsinna aðildarríkin, sem sinna samstilltu eftirliti, og gæti stutt við átak varðandi menntun og þjálfun, en eins og sett er fram í 4. mgr. 1. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 ([14]) nær umfang starfsemi hennar yfir tilskipun 2006/22/EB.

30) Samvinna aðildarríkja á sviði stjórnsýslu að því er varðar framkvæmd félagsmálalöggjafar á sviði flutninga á vegum hefur reynst ófullnægjandi og þannig gert framfylgd yfir landamæri erfiðari, óhagkvæma og ósamrýmanlega. Því er nauðsynlegt að ákvarða ramma fyrir skilvirk samskipti og gagnkvæma aðstoð, þ.m.t. skipti á gögnum um brot og á upplýsingum um góðar starfsvenjur við framkvæmd.

31) Með það fyrir augum að stuðla að skilvirkri samvinnu á sviði stjórnsýslu og skilvirkum upplýsingaskiptum er þess krafist í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 ([15]) að aðildarríkin samtengi rafrænar landsskrár sínar með því að nota kerfi Evrópskrar skrár yfir flutningafyrirtæki á vegum (ERRU-kerfið). Auka ætti umfang upplýsinganna sem tiltækar eru við vegaeftirlit gegnum þetta kerfi.

32) Til að greiða fyrir og bæta samskipti milli aðildarríkja, tryggja samræmdari beitingu félagsmálalöggjafa á sviði flutninga á vegum og auðvelda flutningsaðilum að uppfylla stjórnsýslukröfur við útsendingu ökumanna ætti framkvæmdastjórnin að þróa eina eða fleiri nýjar forritseiningar fyrir IM-upplýsingakerfið. Mikilvægt er að IM-upplýsingakerfið geri það kleift að framkvæma gildisathuganir á yfirlýsingum um útsendingar í tengslum við vegaeftirlit.

33) Við upplýsingaskipti í tengslum við skilvirka samvinnu á sviði stjórnsýslu og gagnkvæma aðstoð milli aðildarríkja ætti að fylgja reglunum um vernd persónuupplýsinga, sem mælt er fyrir um í reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 og (ESB) 2018/1725 ([16]). Við upplýsingaskipti gegnum IM-upplýsingakerfið ætti einnig að fara að ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 1024/2012.

34) Til að bæta árangur, skilvirkni og samræmi við framfylgd er æskilegt að þróa sérkenni og rýmka notkun fyrirliggjandi landsbundinna áhættumatskerfa. Aðgengi að gögnum í áhættumatskerfum mun gera lögbærum eftirlitsyfirvöldum viðkomandi aðildarríkis kleift að viðhafa markvissara eftirlit með flutningsaðilum sem fara ekki að tilsettum reglum. Sameiginleg formúla til að reikna út áhættuflokkun flutningafyrirtækis ætti að stuðla að sanngjarnari meðferð flutningsaðila við eftirlit.

35) Vegna gildistöku Lissabonsáttmálans ætti að samræma valdheimildirnar, sem eru veittar framkvæmdastjórninni samkvæmt tilskipun 2006/22/EB, við 290. og 291. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU).

36) Til að tryggja samræmd skilyrði við framkvæmd tilskipunar 2006/22/EB ætti að veita framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að auka lágmarkshlutfall vinnudaga ökumanna, sem eru undir eftirliti aðildarríkjanna, í 4%, til að skýra nánar skilgreiningar á flokkum tölfræðilegra upplýsinga sem safna skal, til að tilnefna aðila til að stuðla ötullega að miðlun gagna, reynslu og upplýsinga milli aðildarríkjanna, til að ákvarða sameiginlega formúlu til að reikna út áhættuflokkun flutningafyrirtækis, til að koma á viðmiðunarreglum um bestu starfsvenjur við framkvæmd, til að koma á sameiginlegri nálgun að því er varðar skráningu og eftirlit með tíma sem fer í aðra vinnu og að því er varðar skráningu og eftirlit með tímabili sem nemur a.m.k. einni viku þar sem ökumaður yfirgefur ökutækið og getur ekki innt af hendi starfsemi á ökutækinu, og til að stuðla að sameiginlegri nálgun við framkvæmd þeirrar tilskipunar, til að hvetja framkvæmdaryfirvöld til að fylgja samræmdri nálgun og túlkun á reglugerð (EB) nr. 561/2006 og til að greiða fyrir

([14]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 frá 20. júní 2019 um að koma á fót evrópskri vinnumálastofnun, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 883/2004, (ESB) nr. 492/2011 og (ESB) 2016/589 og um niðurfellingu ákvörðunar (ESB) 2016/344 (Stjtíð. ESB L 186, 11.7.2019, bls. 21).

([15]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51).

([16]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1725 frá 23. október 2018 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu stofnana, aðila, skrifstofa og sérstofnana Sambandsins á persónuupplýsingum og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga og um niðurfellingu reglugerðar (EB) nr. 45/2001 og ákvörðunar nr. 1247/2002/EB (Stjtíð. ESB L 295, 21.11.2018, bls. 39)

skoðanaskiptum milli flutningsgeirans og framkvæmdaryfirvalda. Þegar framkvæmdastjórnin samþykkir framkvæmdargerðir til að þróa sameiginlega formúlu til að reikna út áhættuflokkun flutningafyrirtækis ætti hún sér í lagi að tryggja jafna meðferð á fyrirtækjum þegar hún tekur tillit til þeirra viðmiðana sem tilgreind eru í þessari tilskipun. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 182/2011.

37) Í því skyni að endurspegla þróun bestu starfsvenja að því er varðar eftirlit og staðalbúnað sem eftirlitsyfirvöld skulu hafa til umráða og til að ákvarða eða uppfæra mat á alvarleika brota á ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 561/2006 (EB) eða (ESB) nr. 165/2014 ([17]), ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir, í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins, til að breyta I., II. og III. viðauka við tilskipun 2006/22/EB, eftir því sem við á. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 ([18]). Einkum, í því skyni að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, fá Evrópuþingið og ráðið öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkjanna og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.

38) Því ber að breyta tilskipun 2006/22/EB til samræmis við það.

39) Flutningafyrirtæki eru viðtakendur tiltekinna sértækra reglna um útsendingu og taka á sig afleiðingar ef þau gerast sek um brot á þessum reglum. Til að koma í veg fyrir misnotkun þegar fyrirtæki semja við farmflytjendur á vegum um flutningaþjónustu ættu aðildarríkin einnig að kveða á um skýrar og fyrirsjáanlegar reglur um viðurlög gegn sendendum, farmmiðlurum, verktökum og undirverktökum í tilvikum þar sem þau vissu eða hefðu átt að vita, í ljósi allra viðeigandi aðstæðna, að flutningaþjónustan, sem var pöntuð, fæli í sér brot á sértækum reglum um útsendingu.

40) Til að tryggja sanngjörn og jöfn samkeppnisskilyrði launafólks og fyrirtækja er þörf á að taka framfaraskref í átt að því að koma á snjallframfylgd (e. *smart enforcement*) og að veita allan mögulegan stuðning við að áhættumatskerfi verði innleidd og tekin í notkun að fullu.

41) Framkvæmdastjórnin ætti að meta áhrif af beitingu og framfylgd reglna um útsendingu starfsmanna á sviði flutninga á vegum og leggja fyrir Evrópuþingið og ráðið skýrslu um niðurstöður matsins ásamt tillögu að nýrri löggjöf, eftir því sem við á.

42) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að tryggja ökumönnum viðunandi vinnuskilyrði og félagslega vernd annars vegar og flutningsaðilum viðunandi viðskiptaskilyrði og sanngjörn samkeppniskilyrði hins vegar, og þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs þeirra og áhrifa, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessum markmiðum.

43) Landsráðstafanir til lögleiðingar á þessari tilskipun ættu að koma til framkvæmda frá og með þeim degi sem er 18 mánuðum eftir gildistökudag þessarar tilskipunar. Í samræmi við 3. mgr. 3. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/957 ([19]) á sú tilskipun að gilda um flutninga á vegum frá og með 2. febrúar 2022.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Sértækar reglur um útsendingu ökumanna

1. Með þessari grein er komið á sértækum reglum að því er varðar tiltekna þætti tilskipunar 96/71/EB í tengslum við störf útsendra ökumanna á sviði flutninga á vegum og tilskipunar 2014/67/ESB í tengslum við stjórnsýslukröfur og eftirlitsráðstafanir að því er varðar útsendingu þessara ökumanna.

([17]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtíð. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

([18]) Stjtíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

([19]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/957 frá 28. júní 2018 um breytingu á tilskipun 96/71/EB um störf útsendra starfsmanna í tengslum við veitingu þjónustu (Stjtíð. ESB L 173, 9.7.2018, bls. 16).

2. Þessar sértæku reglur gilda um ökumenn, sem eru ráðnir af fyrirtækjum með staðfestu í aðildarríki sem gerir ráðstafanir yfir landamæri, eins og um getur í a-lið 3. mgr. 1. gr. tilskipunar 96/71/EB.

3. Þrátt fyrir 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 96/71/EB telst ökumaður ekki útsendur starfsmaður í skilningi tilskipunar 96/71/EB þegar viðkomandi sinnir tvíhliða flutningum á vörum.

Að því er varðar þessa tilskipun merkir hugtakið „tvíhliða flutningar á vörum“ vöruflutninga, á grundvelli flutningssamnings, frá staðfestuaðildarríkinu, eins og það er skilgreint í 8. lið 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, til annars aðildarríkis eða þriðja lands, eða frá öðru aðildarríki eða þriðja landi til staðfestuaðildarríkisins.

Frá og með 2. febrúar 2022, sem er sú dagsetning þar sem þess er krafist, skv. 7. mgr. 34. gr. reglugerðar (ESB) nr. 165/2014, að ökumenn skrái handvirkt gögn um för yfir landamæri, skulu aðildarríkin beita undanþágunni um tvíhliða flutninga á vörum, sem er sett fram í fyrstu og annarri undirgrein þessarar málsgreinar, og einnig ef ökumaður, til viðbótar við tvíhliða flutninga, annast fermingu og/eða affermingu í aðildarríkjum eða þriðju löndum sem ökumaður fer yfir, að því tilskildu að ökumaðurinn hvorki fermi né affermi vörur úr ökutækinu í sama aðildarríkinu.

Ef tvíhliða flutningastarfsemi til staðfestuaðildarríkis kemur í kjölfar flutningastarfsemi sem hefst í staðfestuaðildarríki þar sem engin önnur starfsemi á sér stað, þá gildir undanþágan um viðbótarstarfsemi, sem er sett fram í þriðju undirgrein, fyrir að hámarki tvær fermingar- og/eða affermingaraðgerðir til viðbótar, samkvæmt skilyrðunum sem sett eru fram í þriðju undirgrein.

Undanþágur um viðbótarstarfsemi, sem eru settar fram í þriðju og fjórðu undirgrein þessarar málsgreinar, skulu eingöngu gilda fram að þeim degi þar sem þess er krafist að ökutæki, sem skráð eru í fyrsta sinn í aðildarríki skv. fjórðu undirgrein 1. mgr. 8. gr. reglugerðar 165/2014, skulu búin snjallökuritum sem uppfylla kröfur um skráningu á för yfir landamæri og á viðbótarstarfsemi, eins og um getur í fyrstu undirgrein 1. mgr. 8. gr. þeirrar reglugerðar. Frá og með ofangreindum degi gilda undanþágurnar fyrir viðbótarstarfsemi, sem settar eru fram í þriðju og fjórðu undirgrein þessarar málsgreinar, eingöngu um ökumenn sem nota ökutæki sem eru búin snjallökuritum, eins og kveðið er á um í 8., 9. og 10. gr. þeirrar reglugerðar.

4. Þrátt fyrir 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 96/71/EB telst ökumaður ekki útsendur starfsmaður í skilningi tilskipunar 96/71/EB þegar viðkomandi sinnir tvíhliða flutningum á farþegum.

Að því er varðar þessa tilskipun merkja „tvíhliða óreglubundnir eða reglubundnir flutningar með farþega milli landa“, í skilningi reglugerðar (EB) nr. 1073/2009, það þegar ökumaður sinnir einhverjum eftirfarandi flutningum:

a) tekur farþega um borð í staðfestuaðildarríkinu og hleypir þeim út í öðru aðildarríki eða þriðja landi,

b) tekur farþega um borð í aðildarríki eða þriðja landi og hleypir þeim út í staðfestuaðildarríkinu eða

c) tekur farþega um borð og hleypir þeim út í staðfestuaðildarríkinu í því skyni að bjóða upp á stuttar skoðunarferðir í öðru aðildarríki eða þriðja landi, í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1073/2009.

Frá og með 2. febrúar 2022, sem er sú dagsetning þar sem þess er krafist, skv. 7. mgr. 34. gr. reglugerðar (ESB) nr. 165/2014, að ökumenn skrái handvirkt gögn um för yfir landamæri, skulu aðildarríkin beita undanþágunni um tvíhliða farþegaflutninga, sem er sett fram í fyrstu og annarri undirgrein þessarar málsgreinar, og einnig ef ökumaður, til viðbótar við tvíhliða flutninga, tekur farþega um borð einu sinni og/eða hleypir farþegum út einu sinni í aðildarríkjum eða þriðju löndum sem ökumaður fer yfir, að því tilskildu að ökumaðurinn bjóði ekki upp á farþegaflutninga milli tveggja áfangastaða innan aðildarríkisins sem ekið er um. Það sama gildir um ferðina til baka.

Undanþágan um viðbótarstarfsemi, sem sett er fram í þriðju undirgrein þessarar málsgreinar, skal eingöngu gilda fram að þeim degi þar sem þess er krafist að ökutæki, sem skráð eru í fyrsta sinn í aðildarríki skv. fjórðu undirgrein 1. mgr. 8. gr. reglugerðar 165/2014, skulu búin snjallökuritum sem uppfylla kröfur um skráningu á för yfir landamæri og á viðbótarstarfsemi, eins og um getur í fyrstu undirgrein 1. mgr. 8. gr. þeirrar reglugerðar. Frá og með ofangreindum degi gildir undanþágan fyrir viðbótarstarfsemi, sem sett er fram í þriðju undirgrein þessarar málsgreinar, eingöngu um ökumenn sem nota ökutæki sem eru búin snjallökuritum, eins og kveðið er á um í 8., 9. og 10. gr. þeirrar reglugerðar.

5. Þrátt fyrir 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 96/71/EB telst ökumaður ekki útsendur starfsmaður í skilningi tilskipunar 96/71/EB þegar hann ekur gegnum yfirráðasvæði aðildarríkis án þess að ferma eða afferma úr ökutækinu vörur og án þess að taka farþega um borð eða hleypa þeim út.

6. Þrátt fyrir 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 96/71/EB telst ökumaður ekki útsendur starfsmaður í skilningi tilskipunar 96/71/EB þegar hann ekur upphafs- eða lokavegakafla samsettra flutninga, eins og skilgreint er í tilskipun ráðsins 92/106/EBE ([20]), ef vegakaflinn einn og sér samanstendur af tvíhliða flutningum, eins og skilgreint er í 3. mgr. þessarar greinar.

7. Ökumaður sem stundar gestaflutninga, eins og skilgreint er í reglugerð (EB) nr. 1072/2009 og (EB) nr. 1073/2009, telst útsendur starfsmaður í skilningi tilskipunar 96/71/EB.

8. Að því er varðar 1. mgr. a 3. gr. tilskipunar 96/71/EB telst útsendingu lokið þegar ökumaðurinn yfirgefur gistiaðildarríkið í tengslum við vöru- eða farþegaflutninga milli landa. Þetta útsendingartímabil bætist ekki við fyrri útsendingartímabil í tengslum við slíka millilandaflutninga sem framkvæmdir eru af sama ökumanni eða öðrum ökumanni sem hann eða hún ekur fyrir.

9. Í samræmi við tilskipun 2014/67/ESB skulu aðildarríki sjá til þess að ráðningarskilmálarnir og atvinnuskilyrðin, sem um getur í 3. gr. tilskipunar 96/71/EB og sem mælt er fyrir um í landslögum eða stjórnsýslufyrirmælum eða í kjarasamningum eða úrskurðum gerðardóms, sem hafa almennt gildi á yfirráðasvæðum þeirra eða gilda með öðrum hætti í samræmi við 1. og 8. mgr. 3. gr. tilskipunar 96/71/EB, séu gerð aðgengileg flutningafyrirtækjum frá öðrum aðildarríkjum og útsendum ökumönnum með aðgengilegum og gagnsæjum hætti. Viðeigandi upplýsingar skulu einkum ná yfir þá þætti launakjara sem eru skyldubundnir samkvæmt slíkum gerningum, þ.m.t., þar sem við á, samkvæmt kjarasamningum sem gilda almennt um öll svipuð fyrirtæki á viðkomandi landfræðilegu svæði.

10. Flutningafyrirtæki, sem hafa staðfestu í ríki sem ekki er aðildarríki, ættu ekki að njóta hagstæðari meðferðar en fyrirtæki sem hafa staðfestu í aðildarríki, þ.m.t. þegar þau stunda flutninga samkvæmt tvíhliða eða marghliða samningum sem veita aðgang að markaði Sambandsins eða hluta markaðarins.

11. Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. 9. gr. tilskipunar 2014/67/ESB er aðildarríkjum eingöngu heimilt að leggja á eftirfarandi stjórnsýslukröfur og eftirlitsráðstafanir að því er varðar útsendingu ökumanna:

a) skyldu flutningsaðila, sem hefur staðfestu í öðru aðildarríki, til að leggja yfirlýsingu um útsendingu fyrir lögbær landsyfirvöld aðildarríkis, þar sem ökumaður er útsendur, eigi síðar en við upphaf útsendingarinnar, á stöðluðu margmála eyðublaði opinbera viðmótsins, sem er tengt við IM-upplýsingakerfið, sem komið var á fót með reglugerð (ESB) nr. 1024/2012; þessi yfirlýsing skal innihalda eftirfarandi upplýsingar:

   i. auðkenni flutningsaðilans, a.m.k. í formi númers Bandalagsleyfisins ef það er tiltækt,

   ii. samskiptaupplýsingar flutningastjóra eða annars tengiliðar í staðfestuaðildarríkinu sem getur haft samráð við lögbær yfirvöld gistiaðildarríkisins þar sem þjónustan er veitt og getur sent út og tekið á móti skjölum eða tilkynningum,

   iii. nafn, heimilisfang og númer ökuskírteinis ökumannsins,

   iv. upphafsdagur ráðningarsamnings ökumannsins og upplýsingar um þau lög sem gilda um samninginn,

   v. áætluð upphafs- og lokadagsetning útsendingar,

   vi. skráningarmerki vélknúnu ökutækjanna,

   vii. hvort um sé að ræða vöruflutninga, farþegaflutninga, millilandaflutninga eða gestaflutninga,

b) skyldu flutningsaðila til að tryggja að eftirfarandi skjöl sé aðgengileg ökumanninum, á pappír eða á rafrænu formi, og skyldu ökumanns til að hafa eftirfarandi skjöl í fórum sínum og gera þau aðgengileg við vegaeftirlit sé þess óskað:

   i. afrit af yfirlýsingu um útsendingu sem skilað er inn gegnum IM-upplýsingakerfið,

([20]) Tilskipun ráðsins 92/106/EBE frá 7. desember 1992 um setningu sameiginlegra reglna fyrir tilteknar tegundir samsettra vöruflutninga milli aðildarríkja (Stjtíð. EB L 368, 17.12.1992, bls. 38).

ii. staðfestingu á flutningastarfsemi sem á sér stað í gistiaðildarríki, s.s. rafrænt farmbréf (e-CMR) eða sönnunargögnin sem um getur í 3. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 1072/2009,

iii. ökuritaskrár og einkum landstákn þeirra aðildarríkja þar sem ökumaður var staðsettur í tengslum við millilanda-flutninga á vegum eða gestaflutninga, í samræmi við kröfur um skráningu og skráahald samkvæmt reglugerðum ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014,

c) skyldu flutningsaðila til að senda, gegnum opinbera viðmótið sem er tengt við IM-upplýsingakerfið, að loknu tímabili útsendingar, að beiðni lögbærra yfirvalda aðildarríkisins þar sem útsendingin fór fram, afrit af gögnunum sem um getur í ii. og iii. lið b-liðar þessarar málsgreinar sem og gögn er varða launakjör ökumannsins á útsendingartímabilinu, ráðningar-samning hans eða jafngilt skjal í skilningi 3. gr. tilskipunar ráðsins 91/533/EBE ([21]), tímaskýrslur í tengslum við vinnu ökumanns og greiðslukvittanir.

Flutningsaðilinn skal senda gögnin gegnum opinbera viðmótið sem er tengt við IM-upplýsingakerfið eigi síðar en átta vikum eftir að beiðni berst. Ef flutningsaðilinn vanrækir að leggja fram umbeðin gögn innan þess tímabils geta lögbær yfirvöld aðildarríkisins, þar sem útsendingin fór fram, óskað eftir aðstoð í gegnum IM-upplýsingakerfið frá lögbærum yfirvöldum staðfestuaðildarríkisins, í samræmi við 6. og 7. gr. tilskipunar 2014/67/ESB. Þegar lögð er fram beiðni um slíka gagnkvæma aðstoð skulu lögbær yfirvöld í staðfestuaðildarríki flutningsaðilans fá aðgang að yfirlýsingunni um útsendingu og öðrum viðeigandi upplýsingum sem flutningsaðili lagði fram gegnum opinbera viðmótið, sem er tengt við IM-upplýsingakerfið.

Lögbær yfirvöld staðfestuaðildarríkisins skulu sjá til þess að þau leggi umbeðin gögn fyrir lögbær yfirvöld aðildarríkisins, þar sem útsendingin fór fram, gegnum IM-upplýsingakerfið innan 25 virkra daga frá því að beiðnin um gagnkvæma aðstoð var lögð fram.

Til að sannreyna að ökumaður teljist ekki útsendur starfsmaður skv. 3. og 4. mgr. þessarar greinar er aðildarríkjunum eingöngu heimilt, sem eftirlitsráðstöfun, að leggja á ökumanninn skyldu um að hann hafi í fórum sínum, á pappír eða á rafrænu formi, staðfestingu á viðeigandi flutningum milli landa, s.s. rafrænt farmbréf (e-CMR) eða sönnunargögnin sem um getur í 3. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 1072/2009 og ökuritaskrár, eins og um getur í iii. lið b-liðar þessarar málsgreinar, og að hann geri þau aðgengileg við vegaeftirlit sé þess óskað.

12. Í eftirlitsskyni skal flutningsaðilinn halda yfirlýsingunum um útsendingu, sem um getur í a-lið 11. mgr., uppfærðum í opinbera viðmótinu sem er tengt við IM-upplýsingakerfið.

13. Upplýsingarnar úr yfirlýsingunum um útsendingu skulu vistaðar í gagnasafni IM-upplýsingakerfisins í eftirlitsskyni í 24 mánuði.

Aðildarríki getur heimilað lögbæru yfirvaldi að láta landsbundnum aðilum vinnumarkaðarins í té viðeigandi upplýsingar, sem eru aðgengilegar í IM-upplýsingakerfinu, með öðrum leiðum en gegnum IM-upplýsingakerfið að því marki sem nauðsynlegt er til að athuga hvort farið sé að reglum um útsendingu og í samræmi við landslög og venjur, að því tilskildu að:

a) upplýsingarnar tengist útsendingu á yfirráðasvæði viðkomandi aðildarríkis,

b) upplýsingarnar séu eingöngu notaðar til að framfylgja reglum um útsendingu, og

c) að öll gagnavinnsla fari fram í samræmi við reglugerð (ESB) 2016/679.

14. Eigi síðar en 2. febrúar 2021 skal framkvæmdastjórnin tilgreina, með framkvæmdargerð, virkni opinbera viðmótsins sem er tengt við IM-upplýsingakerfið. Sú framkvæmdargerð skal samþykkt í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 4. gr.

15. Aðildarríki skulu forðast óþarfa tafir við framkvæmd eftirlitsráðstafana sem gætu haft áhrif á tímalengd og dagsetningar útsendingar.

([21]) Tilskipun ráðsins 91/533/EBE frá 14. október 1991 um skyldu vinnuveitanda að skýra launþegum frá samningsskilmálum eða ráðningarfyrirkomulagi (Stjtíð. EB L 288, 18.10.1991, bls. 32).

16. Lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum ættu að vinna náið saman og veita hverju öðru gagnkvæma aðstoð og allar viðeigandi upplýsingar, að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í tilskipun 2014/67/ESB og í reglugerð (EB) nr. 1071/2009.

2. gr.

Breyting á tilskipun 2006/22/EB

Tilskipun 2006/22/EB er breytt sem hér segir:

1) Í stað titilsins kemur eftirfarandi:

„Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipunar 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE“.

2) Í stað 1. gr. kemur eftirfarandi:

„1. gr.

Efni

Í þessari tilskipun er mælt fyrir um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða Evrópuþingsins og ráðsins nr. 561/2006 (*) og (ESB) nr. 165/2014 (**) og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB (***).

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

(**) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtíð. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

(***) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB frá 11. mars 2002 um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum (Stjtíð. EB L 80, 23.3.2002, bls. 35).“

3) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað annarrar undirgreinar 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„Ár hvert skal eftirlitið taka til breiðs og dæmigerðs þversniðs farstarfsmanna, ökumanna, fyrirtækja og ökutækja sem falla undir gildissvið reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og farstarfsmanna og ökumanna sem falla undir gildissvið tilskipunar 2002/15/EB. Vegaeftirlit til að ganga úr skugga um að farið sé að ákvæðum tilskipunar 2002/15/EB skal takmarkast við þá þætti sem má athuga með skilvirkum hætti með ökurita og tengdum skráningarbúnaði. Allsherjareftirlit með því að farið sé að ákvæðum tilskipunar 2002/15/EB má aðeins fara fram á athafnasvæðum fyrirtækjanna.“

b) Í stað fyrstu og annarrar undirgreinar 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„Hvert aðildarríki skal skipuleggja eftirlit á þann hátt að eftirlit fari fram við a.m.k. 3% vinnudaga ökumanna ökutækja, sem falla undir gildissvið reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014. Meðan á vegaeftirlitinu stendur skal ökumanni heimilt að hafa samband við aðalskrifstofuna, flutningastjórann eða annan einstakling eða aðila til að leggja fram öll sönnunargögn, sem vantar í ökutækið, áður en vegaeftirlitinu lýkur; þetta hefur ekki áhrif á skyldu ökumanns til að tryggja rétta notkun á ökuritabúnaði.

Frá og með 1. janúar 2012 er framkvæmdastjórninni heimilt, með framkvæmdargerð, að hækka þennan hundraðshluta í 4%, að því tilskildu að tölfræðilegar upplýsingar, sem safnað er saman skv. 3. gr., sýni að yfir 90% allra ökutækja, sem eftirlit beinist að, séu að jafnaði búin stafrænum ökurita. Þegar framkvæmdastjórnin tekur ákvörðun sína skal hún einnig taka tillit til skilvirkni núgildandi framfylgdarráðstafana, einkum tiltækileika gagna úr stafrænum ökuritum á athafnasvæðum fyrirtækja. Sú framkvæmdargerð skal samþykkt í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.“

c) Eftirfarandi málsgrein bætist við:

„3a. Hvert aðildarríki skal skipuleggja eftirlit til að athuga hvort farið sé að ákvæðum tilskipunar 2002/15/EB, að teknu tilliti til áhættumatskerfisins sem kveðið er á um í 9. gr. þessarar tilskipunar. Þetta eftirlit skal beinast að fyrirtæki ef einn eða fleiri af ökumönnum þess hafa með alvarlegum eða endurteknum hætti brotið í bága við reglugerð (EB) nr. 561/2006 eða (ESB) nr. 165/2014.“

d) Í stað 4. mgr. kemur eftirfarandi:

„4. Í upplýsingunum, sem sendar eru framkvæmdastjórninni í samræmi við 17. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 og 13. gr. tilskipunar 2002/15/EB, skal m.a. tilgreina fjölda ökumanna, sem eftirlit er haft með á vegum, fjölda eftirlitsaðgerða á athafnasvæðum fyrirtækja, fjölda eftirlitsdaga og fjölda og eðli tilkynntra brota, og tilgreina hvort um er að ræða farþega- eða vöruflutninga.“

4) Í stað fimmtu málsgreinar 3. gr. kemur eftirfarandi:

„Ef þörf er á skal framkvæmdastjórnin útlista nánar, með framkvæmdargerðum, skilgreiningar flokkanna sem um getur í a- og b-lið fyrstu málsgreinar. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.“

5) Í stað 5. gr. kemur eftirfarandi:

„5. gr.

Samstillt eftirlit

Aðildarríkin skulu a.m.k. sex sinnum á ári láta fara fram samstillt vegaeftirlit með ökumönnum og ökutækjum sem falla undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 561/2006 eða (ESB) nr. 165/2014. Þar að auki skulu aðildarríkin leitast við að skipuleggja samstillt eftirlit á athafnasvæðum fyrirtækja.

Framkvæmdaryfirvöld í tveimur eða fleiri aðildarríkjum skulu framkvæma slíkt samstillt eftirlit samtímis, hvert yfirvald á sínu yfirráðasvæði.“

6) Í stað 1. mgr. 6. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Eftirlit á athafnasvæðum skal skipulagt með hliðsjón af fenginni reynslu af mismunandi tegundum flutninga og fyrirtækja. Eftirlit skal einnig framkvæmt á athafnasvæði ef í ljós kemur, við vegaeftirlit, að brotið hefur verið alvarlega gegn ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 eða (ESB) nr. 165/2014 eða tilskipunar 2002/15/EB.“

7) Ákvæðum 7. gr. er breytt sem hér segir:

a) Ákvæðum 1. mgr. er breytt sem hér segir:

i. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) að senda hagskýrslur á tveggja ára fresti til framkvæmdastjórnarinnar í samræmi við 17. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006,“.

ii. Eftirfarandi liður bætist við:

„d) að tryggja upplýsingaskipti við hin aðildarríkin skv. 8. gr. þessarar tilskipunar með tilliti til beitingar landsákvæða sem lögleiða þessa tilskipun og tilskipun 2002/15/EB.“

b) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Stuðla skal ötullega að miðlun gagna, reynslu og upplýsinga milli aðildarríkjanna, einkum en ekki eingöngu, fyrir milligöngu nefndarinnar, sem um getur í 1. mgr. 12. gr., og annarra stofnana sem framkvæmdastjórnin tilnefnir með framkvæmdargerðum. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.“

8) Í stað 8. gr. kemur eftirfarandi:

„8. gr.

Upplýsingaskipti

1. Gagnkvæm upplýsingaskipti skv. 3. mgr. 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 skulu einnig fara fram milli tilnefndra stofnana sem framkvæmdastjórninni er tilkynnt um í samræmi við 7. gr. þessarar tilskipunar:

a) a.m.k. einu sinni á sex mánaða fresti eftir gildistöku þessarar tilskipunar,

b) í einstaka tilvikum, að fenginni rökstuddri beiðni aðildarríkis.

2. Aðildarríki skal leggja fram þær upplýsingar sem annað aðildarríki óskar eftir, skv. b-lið 1. mgr., innan 25 virkra daga frá móttöku beiðninnar. Aðildarríkin geta komið sér saman um styttri frest. Í brýnum tilvikum eða í tilvikum þar sem aðeins þarf að fletta upp í skrám, s.s. skrám áhættumatskerfis, skulu umbeðnar upplýsingar veittar innan þriggja virkra daga.

Ef aðildarríkið, sem beiðni er beint til, telur að beiðnin sé ekki nægilega rökstudd skal það tilkynna aðildarríkinu, sem leggur fram beiðni, um það, innan 10 virkra daga frá móttöku beiðninnar. Aðildarríkið, sem leggur fram beiðnina, skal veita frekari rökstuðning fyrir henni. Ef aðildarríkið, sem leggur fram beiðnina, getur ekki veitt frekari rökstuðning getur aðildarríkið, sem tekur á móti beiðninni, hafnað henni.

Ef erfitt eða ómögulegt er að verða við beiðni um upplýsingar eða að framkvæma eftirlitsúttektir, skoðanir eða rannsóknir skal aðildarríkið, sem beiðni er beint til, tilkynna aðildarríkinu, sem leggur fram beiðni, þar um innan 10 virkra daga frá móttöku beiðninnar og skal færa tilhlýðileg rök fyrir þeim erfiðleika eða ómöguleika. Hlutaðeigandi aðildarríki skulu hafa samráð sín á milli í því skyni að ráða bót á þessum vanda.

Ef viðvarandi tafir verða á veitingu upplýsinga til aðildarríkisins, sem starfsmaðurinn er sendur til starfa í, skal tilkynna það framkvæmdastjórninni og skal hún gera viðeigandi ráðstafanir.

3. Upplýsingaskiptin, sem kveðið er á um í þessari grein, skulu fara fram í gegnum upplýsingakerfið fyrir innri markaðinn („IM-upplýsingakerfið“) sem komið er á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 (*). Þetta á ekki við um upplýsingar sem aðildarríki skiptast á með því að fletta beint upp í rafrænum landsskrám, sem um getur í 5. mgr. 16. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 (**).

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 frá 25. október 2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn og niðurfellingu á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2008/49/EB (reglugerðin um IM-upplýsingakerfið) (Stjtíð. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 1).

(**) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51)“.

9) Ákvæðum 9. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Aðildarríkin skulu koma á áhættumatskerfi fyrir fyrirtæki sem byggist á hlutfallslegum fjölda og alvarleika brota einstaks fyrirtækis á ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 eða (ESB) nr. 165/2014 eða á landsákvæðum sem lögleiða tilskipun 2002/15/EB.

Eigi síðar en 2. júní 2021 skal framkvæmdastjórnin, með framkvæmdargerðum, ákvarða sameiginlega formúlu til að reikna út áhættuflokkun flutningafyrirtækis. Sameiginlega formúlan skal taka tillit til fjölda, alvarleika og tíðni brota og til niðurstaðna úr eftirliti, þar sem engin brot hafa komið í ljós, sem og hvort flutningafyrirtæki noti snjallökurita í öllum ökutækjum sínum skv. II. kafla reglugerðar (ESB) nr. 165/2014. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr. þessarar tilskipunar.“

b) Annar málsliður 2. mgr. fellur brott.

c) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Upphafleg skrá um brot á ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og mat á alvarleika þeirra er sett fram í III. viðauka.

Með það fyrir augum að ákvarða eða uppfæra mat á alvarleika brota á ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 eða (ESB) nr. 165/2014 er framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 15. gr. a í þessari tilskipun til að breyta ákvæðum III. viðauka til að taka tillit til þróunar á sviði reglusetningar og umferðaröryggissjónarmiða.

Til flokksins yfir alvarlegustu brotin skulu teljast vanefndir á viðeigandi ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 sem skapa mikla lífshætttu eða hættu á alvarlegu líkamstjóni.“

d) Eftirfarandi málsgreinar bætast við:

„4. Til að greiða fyrir markvissu vegaeftirliti skulu öll lögbær yfirvöld í viðkomandi aðildarríki hafa aðgang að gögnunum í landsbundna áhættumatskerfinu á þeim tíma sem eftirlit fer fram.

5. Í samræmi við 2. mgr. 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009 skulu aðildarríkin gera upplýsingarnar, sem geymdar eru í landsbundnu áhættumatskerfi þess, aðgengilegar lögbærum yfirvöldum annarra aðildarríkja með beinum hætti gegnum samvirkar rafrænar landsskrár, eins og um getur í 16. gr. þeirrar reglugerðar.“

10) Ákvæðum 11. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, setja viðmiðunarreglur um bestu starfsvenjur við framkvæmd. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

Birta skal þessar viðmiðunarreglur í skýrslu framkvæmdastjórnarinnar á tveggja ára fresti.“

b) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, koma á sameiginlegri nálgun við skráningu og eftirlit með tíma sem fer í „aðra vinnu“, eins og hún er skilgreind í e-lið 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006, þ.m.t. tegund skráningar og við hvaða tilteknu tilvik skráning á að fara fram, og við skráningu og eftirlit með tímabili sem nemur a.m.k. einni viku þar sem ökumaður yfirgefur ökutækið og getur ekki innt af hendi neinni starfsemi á ökutækinu. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr. þessarar tilskipunar.“

11) Í stað 12. til 15. gr. kemur eftirfarandi:

„12. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem komið er á fót með 1. mgr. 42. gr. reglugerðar (ESB) nr. 165/2014. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (*).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

Skili nefndin ekki áliti skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

13. gr.

Framkvæmdarráðstafanir

Framkvæmdastjórnin skal, að beiðni aðildarríkis eða að eigin frumkvæði, samþykkja framkvæmdargerðir sem miða einkum að því:

a) að stuðla að sameiginlegri nálgun við framkvæmd þessarar tilskipunar,

b) að hvetja framkvæmdaryfirvöld til að fylgja samræmdri nálgun og túlkun á reglugerð (EB) nr. 561/2006,

c) að greiða fyrir skoðanaskiptum milli flutningageirans og framkvæmdaryfirvalda.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr. þessarar tilskipunar.

14. gr.

Samningaviðræður við þriðju lönd

Þegar þessi tilskipun hefur öðlast gildi skal Sambandið hefja samningaviðræður við viðkomandi þriðju lönd um beitingu reglna, sem eru jafngildar þeim sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

Þar til niðurstöður úr þessum samningaviðræðum liggja fyrir skulu aðildarríkin láta gögn um eftirlit með ökutækjum frá þriðju löndum fylgja skýrslunni, sem senda skal framkvæmdastjórninni í samræmi við. 17. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006.

15. gr.

Uppfærsla viðaukanna

Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 15. gr. a, til að breyta I. og II. viðauka til að innleiða nauðsynlegar breytingar til að endurspegla þróun bestu starfsvenja.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“

12) Eftirfarandi grein bætist við:

„15. gr. a

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórnin skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 3. mgr. 9. gr. og 15. gr., til fimm ára frá 1. ágúst 2020. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 3. mgr. 9. gr. og 15. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 (*).

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 3. mgr. 9. gr. og 15. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

(*) Stjtíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.“

13) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Ákvæðum A-hluta er breytt sem hér segir:

i. Í stað 1. og 2. liðar kemur eftirfarandi:

„1) daglegs og vikulegs aksturstíma, vinnuhlés og daglegs og vikulegs hvíldartíma og einnig ökuritaskífa undanfarinna daga sem skulu vera í ökutækinu í samræmi við 1. og 2. mgr. 36. gr. reglugerðar (EBE) nr. 165/2014, og/eða upplýsinga sem eru geymdar fyrir sama tímabil á ökumannskortinu og/eða í minni skráningarbúnaðarins í samræmi við II. viðauka við þessa tilskipun, og/eða á útprenti,

2) að því er varðar tímabilið, sem um getur í 1. og 2. mgr. 36. gr. reglugerðar (ESB) nr. 165/2014, þeirra tilvika þegar ökutækinu er ekið hraðar en leyfilegt er, sem eru skilgreind sem þau tímabil, yfir eina mínútu að lengd, þar sem hraði ökutækisins fer yfir 90 km/klst. fyrir ökutæki í flokki N_3 eða 105 km/klst. fyrir ökutæki í flokki M_3 (flokkar N_3 og M_3 eins og þeir eru skilgreindir í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (*)),

---

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtíð. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).“

ii. Í stað 4. liðar kemur eftirfarandi:

„4) að skráningarbúnaður starfi rétt (athugun á því hvort búnaðurinn og/eða ökumannskortið og/eða ökuritaskífurnar hafi verið misnotuð) eða, eftir atvikum, að þau skjöl, sem um getur í 2. mgr. 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006, séu fyrir hendi.“

iii. Eftirfarandi liður bætist við:

„6) vikulegs hámarksvinnutíma sem er framlengdur upp í 60 klst., eins og sett er fram í a-lið 4. gr. tilskipunar 2002/15/EB, annarra vinnustunda á viku, eins og sett er fram í 4. og 5. gr. tilskipunar 2002/15/EB, eingöngu ef tækni er til sem gerir kleift að framkvæma skilvirkt eftirlit.“

b) Ákvæðum B-hluta er breytt sem hér segir:

i. Eftirfarandi liðir bætast við fyrstu málsgrein:

„4) hvort farið sé að kröfum um vikulegan hámarksvinnutíma, vinnuhlé og næturvinnu sem eru settar fram í 4., 5. og 7. gr. tilskipunar 2002/15/EB,

5) hvort fyrirtæki uppfylli skyldur sínar að því er varðar greiðslu fyrir gistiaðstöðu ökumanna og skipulag á vinnu ökumanna, í samræmi við 8. mgr. og 8. mgr. a 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006.“

ii. Í stað annarrar málsgreinar kemur eftirfarandi:

„Ef uppvíst verður um brot er aðildarríkjunum heimilt, ef við á, að kanna hvort aðrir í flutningakeðjunni séu samábyrgir sem hvatamenn eða vitorðsmenn, s.s. framsendendur, vöruflutningsaðilar eða verktakar, ásamt því hvort samningar um veitingu flutningaþjónustu séu þannig að unnt sé að fara að ákvæðum reglugerða (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014.“

3. gr.

Breyting á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012

Eftirfarandi liðir bætast við í viðaukanum við reglugerð (ESB) nr. 1024/2012:

„13. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipunar 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (*): 8. gr.

14. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1057 frá 15. júlí 2020 um sértækar reglur að því er varðar tilskipun 96/71/EB og tilskipun 2014/67/ESB um útsendingu ökumanna á sviði flutninga á vegum og um breytingu á tilskipun 2006/22/EB að því er varðar kröfur um framfylgd og á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 (**): 14. mgr. 1. gr.

(*) Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35.

(**) Stjtíð. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 49).“

4. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem komið er á fót með 1. mgr. 42. gr. reglugerðar (ESB) nr. 165/2014. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gildir 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

5. gr.

Refsingar og viðurlög

1. Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög gegn sendendum, farmmiðlurum, verktökum og undirverktökum fyrir að fara ekki að landsákvæðum, sem samþykkt eru skv. 1. gr., í tilvikum þar sem þau vissu eða hefðu átt að vita, í ljósi allra viðeigandi aðstæðna, að flutningaþjónustan, sem var pöntuð, fæli í sér brot á þessum ákvæðum.

2. Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög vegna brota á þeim ákvæðum landslaga sem eru samþykkt skv. 1. gr. og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að slíkum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin, sem kveðið er á um, skulu vera skilvirk, án mismununar, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif.

6. gr.

Snjallframfylgd

Án þess að hafa áhrif á tilskipun 2014/67/ESB og til framfylgja enn frekar þeim skyldum sem mælt er fyrir um í 1. gr. þessarar tilskipunar, skulu aðildarríkin skulu sjá til þess að samstilltri, landsbundinni framfylgdaráætlun sé beitt á þeirra eigin yfirráðasvæði. Í þessari áætlun skal leggja áherslu á fyrirtæki sem flokkast sem áhættusöm, eins og um getur í 9. gr. tilskipunar 2006/22/EB.

7. gr.

Mat

1. Framkvæmdastjórnin skal meta framkvæmd þessarar tilskipunar, einkum áhrifin af 1. gr., eigi síðar en 31. desember 2025, og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um beitingu þessarar tilskipunar. Skýrslu framkvæmdastjórnarinnar skal fylgja tillaga að nýrri löggjöf, ef við á. Skýrslan skal gerð opinber.

2. Í framhaldi af skýrslunni, sem um getur í 1. mgr., skal framkvæmdastjórnin reglulega meta þessa tilskipun og leggja niðurstöðurnar úr matinu fyrir Evrópuþingið og ráðið. Viðeigandi tillögur skulu fylgja niðurstöðunum úr matinu, ef við á.

8. gr.

Þjálfun

Aðildarríkin skulu vinna saman að því að veita framkvæmdaryfirvöldum menntun og þjálfun á grundvelli fyrirliggjandi framfylgdarfyrirkomulags.

Vinnuveitendur bera ábyrgð á tryggja að ökumenn þeirra fái vitneskju um réttindi sín og skyldur er fylgja þessari tilskipun.

9. gr.

Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja og birta nauðsynlegar ráðstafanir til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 2. febrúar 2022. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þau skulu beita þessum ráðstöfunum frá og með 2. febrúar 2022.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau eru birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

10. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

11. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 15. júlí 2020.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,	*Fyrir hönd ráðsins,*
D.M. SASSOLI	J. KLOECKNER
forseti.	*forseti.*