



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**Bryssel, 15. heinäkuuta 2020
(OR. en)**

**2017/0122 (COD)
LEX 2013**

PE-CONS 25/20

**TRANS 272
SOC 416
CODEC 534**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS
ASETUKSEN (EY) N:o 561/2006 MUUTTAMISESTA SILTÄ OSIN KUIN ON KYSE
VUOROKAUTISTA JA VIIKOITTAISTA ENIMMÄISAJOAIKAA, VÄHIMMÄISTAUKOJA
SEKÄ VUOROKAUTISIA JA VIIKOITTAISIA LEPOAIKOJA
KOSKEVISTA VÄHIMMÄISVAATIMUKSISTA
JA ASETUKSEN (EU) N:o 165/2014 MUUTTAMISESTA SILTÄ OSIN KUIN ON KYSE
AJOPIIRTUREILLA TAPAHTUVASTA PAIKANNUKSESTA**

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

annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,

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

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä³,

¹ EUVL C 197, 8.6.2018, s. 45.

² EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 151, 6.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kuljettajien hyvät työolot ja maantiekuljetusyritysten tasapuoliset liiketoimintaedellytykset ovat keskeisen tärkeitä turvallisen, tehokkaan ja sosiaalisesti vastuullisen tieliikennesektorin luomiseksi, jotta voidaan varmistaa syrjimättömyys ja houkutella päteviä työntekijöitä. Tämän prosessin helpottamiseksi on olennaista, että tieliikennettä koskevat unionin sosiaalialan säännöt ovat selkeitä, oikeasuhteisia, tarkoituksenmukaisia ja helppoja soveltaa ja valvoa ja että ne pannaan täytäntöön tehokkaasti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa.
- (2) Voimassa olevien tieliikennettä koskevien unionin sosiaalialan sääntöjen ja etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006¹ täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden arvioinnin jälkeen kyseisten oikeudellisten puitteiden täytäntöönpanossa yksilöitiin tiettyjä puutteita. Viikoittaisia lepoaikoja, lepotiloja ja monimiehitystilanteessa pidettäviä taukoja koskevien sääntöjen epäselvyys sekä kuljettajien kotiin palaamista koskevien sääntöjen puute ovat johtaneet erilaisiin tulkintoihin ja täytäntöönpanokäytäntöihin jäsenvaltioissa. Useissa jäsenvaltioissa on hiljattain hyväksytty yksipuolisia toimenpiteitä, joilla lisätään entisestään oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua. Vuorokautisilla ja viikoittaisilla enimmäisajoajoilla parannetaan kuitenkin tehokkaasti kuljettajien sosiaalisia oloja sekä yleistä liikenneturvallisuutta. Jatkuvat toimet ovat välttämättömiä sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi.

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

- (3) Liikenneturvallisuuden edistämiseksi on tärkeää, että kuljetusyrityksiä kannustetaan omaksumaan turvallisuuskulttuuri, jota noudatetaan kaikilla tasoilla. Erityisesti ei saisi sallia suoritusperusteisen palkan kytkemistä aikaan, joka tarvitaan matkustajien kuljettamiseen määränpäihinsä tai tavaroiden toimittamiseen, jotta vältetään ajo- ja lepoaikasääntöjen rikkominen tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 jälkiarvioinnissa vahvistettiin, että unionin sosiaalialan sääntöjen epäjohtonmukainen ja tehoton täytäntöönpano johtuu pääasiassa epäselvistä säännöistä, valvontavälineiden tehottomasta ja epäyhtenäisestä käytöstä ja jäsenvaltioiden välisestä riittämättömästä hallinnollisesta yhteistyöstä.
- (5) Selkeyden ja johdonmukaisuuden parantamiseksi olisi määriteltävä poikkeus asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan ajoneuvon ei-kaupallisen käytön osalta.
- (6) Selvät, alalle soveltuvat, oikeasuhteiset ja tasapuolisesti täytäntöönpannut säännöt ovat ratkaisevan tärkeitä myös kuljettajien työolojen kohentamista koskevien poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja erityisesti vääristymättömän ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi liikenteenharjoittajien välillä sekä kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden edistämiseksi.
- (7) Taukoja koskevat voimassa olevat vaatimukset ovat osoittautuneet soveltumattomiksi ja epäkäytännöllisiksi ryhmässä ajavien kuljettajien kannalta. Sen vuoksi on asianmukaista mukauttaa taukojen rekisteröintiä koskevaa vaatimusta ryhmässä ajavien kuljettajien suorittamien kuljetusten erityispiirteiden mukaan kuljettajan turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

- (8) Pitkän matkan kansainvälisiä tavarakuljetuksia suorittavat kuljettajat viettävät pitkiä kausia poissa kotoa. Säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevat nykyiset vaatimukset voivat pidentää kyseisiä kausia tarpeettomasti. Sen vuoksi on suotavaa mukauttaa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevia säännöksiä niin, että kuljettajien on helpompi suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia sääntöjen mukaisesti ja mennä kotiinsa säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa varten ja saada täysi korvaus kaikista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista. Koska matkustajaliikenne ja tavarakuljetus ovat erilaisia, tätä mahdollisuutta ei olisi sovellettava matkustajaliikenteessä toimiviin kuljettajiin.
- (9) Lepoaikojen aikataulutuksen mahdollisen joustavuuden olisi oltava kuljettajalle läpinäkyvää ja ennakoitavaa, eikä se saisi millään tavalla vaarantaa liikenneturvallisuutta lisäämällä kuljettajien väsymystä tai huonontaa työolosuhteita. Tämä joustavuus ei siten saisi muuttaa kuljettajan nykyistä työaikaa tai kahden viikon enimmäisajoaikaa ja siihen olisi sovellettava lyhennetyistä lepoajoista saatuja korvauksia koskevia tiukempia sääntöjä.
- (10) Jotta voidaan varmistaa, että tätä joustavuutta ei käytetä väärin, on välttämätöntä määritellä sen soveltamisala ja säätää myös asianmukaisesta valvonnasta. Kyseinen soveltamisala olisi sen vuoksi rajattava kuljettajiin, jotka käyttävät lyhennetyt viikoittaiset lepoaikansa viiteajanjakson aikana yrityksen jäsenvaltioiden ulkopuolella ja kuljettajan asuinmaan ulkopuolella. Tämä voidaan tarkistaa ajopiirturirekisteristä tienvarsilla ja kuljetusyrityksen tiloissa, sillä rekisteri sisältää lepoajan alkamisen ja päättymisen sijaintitiedot sekä yksittäisiä kuljettajia koskevat tiedot.

- (11) Vaatimusten noudattamisen tehokkaan valvonnan varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava tienvarsitarkastuksia suorittaessaan varmistaa, että tarkastuspäivän ja sitä edeltävien 56 päivän osalta ajo- ja lepoaikoja on noudatettu asianmukaisesti.
- (12) Nopea tekninen edistys johtaa ajojärjestelmien vaiheittaiseen automatisoitumiseen; nämä järjestelmät vaativat kuljettajalta vähemmän tai eivät lainkaan välittömiä toimenpiteitä. Kyseisten muutosten huomioon ottamiseksi nykyistä lainsäädäntöä, mukaan lukien ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt, on mahdollisesti mukautettava liikenneturvallisuuden ja tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi sekä työolojen parantamiseksi, tarjoamalla samalla unionille mahdollisuus toimia uusien innovatiivisten tekniikkojen ja käytäntöjen uranuurtajana. Komission olisi sen vuoksi esitettävä kertomus, jossa arvioidaan itseohjautuvien ajojärjestelmien käyttöä jäsenvaltioissa, mukaan lukien itseohjautuvien ajoteknologioiden hyödyt. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus.
- (13) Sosiaalisen kehityksen edistämiseksi on aiheellista täsmentää, missä viikoittaiset lepoajat voidaan pitää, varmistaen että kuljettajille tarjotaan asianmukaiset olot lepoa varten. Majoituksen laadulla on erityisen suuri merkitys viikoittaisilla lepoajoilla, jotka kuljettajan olisi vietettävä poissa ajoneuvon ohjaamosta työnantajana olevan kuljetusyrityksen kustantamassa soveltuvassa majoituspaikassa. Jotta voidaan taata kuljettajien hyvät työolot ja turvallisuus, on aiheellista selventää vaatimusta siitä, että kuljettajille on tarjottava laadukas ja kullekin sukupuolelle sopiva majoituspaikka heidän säännöllisiä viikoittaisia lepoaikojaan varten, jos lepoaika vietetään poissa kotoa.

- (14) On myös tarpeen säätää, että kuljetusyrietykset järjestävät kuljettajien työn niin, että kyseiset kotoa poissaolon kaudet eivät ole kohtuuttoman pitkiä ja että kuljettajat voivat hyödyntää lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen korvauksena pidettäviä pitkiä lepoaikoja. Paluu olisi järjestettävä siten, että palataan kuljetusyrietyksen toimipisteeseen sen sijoittautumisjäsenvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan ja että kuljettajat voivat vapaasti valita missä he viettävät lepoaikansa. Kuljetusyrietyksen olisi voitava käyttää ajopiirturirekistereitä, kuljettajien työvuorolistoja tai muita asiakirjoja osoittaakseen, että se täyttää velvoitteensa järjestää tavallinen paluu. Tällaisen näytön olisi oltava saatavilla kuljetusyrietyksen tiloissa esitettäväksi, jos valvontaviranomaiset sitä pyytävät.
- (15) Vaikka säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja pidempiä lepoaikoja ei voida pitää ajoneuvossa tai pysäköintialueella, vaan ainoastaan sopivassa majoituspaikassa, joka voi olla pysäköintialueen yhteydessä, on äärimmäisen tärkeää tarjota kuljettajille mahdollisuus siirtyä turvallisille pysäköintialueille, jotka tarjoavat asianmukaisen turvallisuustason ja asianmukaiset tilat. Komissio on jo tutkinut, kuinka kannustaa korkealaatuisten pysäköintialueiden kehittämistä, mukaan lukien tarvittavat vähimmäisvaatimukset. Komission olisi siksi kehitettävä standardeja turvallisille pysäköintialueille. Näiden standardien olisi tuettava korkealaatuisten pysäköintialueiden edistämistä. Standardeja voidaan tarkistaa, jotta voidaan paremmin taata vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus kyseistä infrastruktuuria kehittävien politiikkojen mukaisesti. On myös tärkeää, että pysäköintialueet pidetään puhtaana jäältä ja lumesta.

- (16) Turvallisiin pysäköintialueisiin olisi sovellettava tarkastusmenettelyjä, jotta ne voidaan sertifioida unionin standardien mukaisiksi. Kyseisten tarkastusmenettelyjen olisi myös varmistettava, että pysäköintialueet ovat vastakin näiden standardien mukaisia. Komissiolle olisi näin ollen annettava tehtäväksi valmistella sertifiointimenettely turvallisten pysäköintialueiden kehittämiseksi unionissa.
- (17) Liikenneturvallisuuden ja täytöntöönpanon edistämiseksi kaikkien kuljettajien olisi oltava täysin tietoisia ajo- ja lepoaikoja koskevista säännöistä ja väsymyksen vaaroista. Lepotiloista helposti saatavilla oleva tieto on tässä yhteydessä tärkeää. Sen vuoksi komission olisi tarjottava tietoa turvallisista pysäköintialueista käyttäjäystävällisellä verkkosivustolla. Kyseiset tiedot olisi pidettävä ajan tasalla.

- (18) Jotta voidaan varmistaa pysäköintialueiden jatkuva turvallisuus, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat turvallisten pysäköintialueiden palvelutasoa koskevien standardien ja pysäköintialueiden turvallisuuden sertifiointia koskevien menettelyjen kehittämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ 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.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (19) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013¹ perustettujen ja tarkistettujen TEN-T-suuntaviivojen mukaan moottoriteille on määrää rakentaa pysäköintialueita noin 100 kilometrin välein, jotta kaupallisille tienkäyttäjille voidaan tarjota asianmukaisella turvallisuustasolla varustettuja pysäköintipaikkoja. Riittävän pysäköinti-infrastruktuurin rakentamisen nopeuttamiseksi ja edistämiseksi on tärkeää, että unionin tarjoamia riittäviä yhteisrahoituksen mahdollisuuksia on saatavilla sellaisten nykyisten ja tulevien unionin säädösten mukaisesti, joilla vahvistetaan kyseisen rahoitustuen edellytykset.
- (20) Unionissa harjoitettavassa tieliikenteessä käytetään usein osalla matkaa lautta tai rautatietä. Sen vuoksi olisi vahvistettava selvät ja asianmukaiset säännökset tällaista liikennettä koskevista lepoajoista ja tauoista.

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

- (21) Kuljettajat joutuvat joskus ennakoimattomiin olosuhteisiin, joiden vuoksi haluttuun määräpaikkaan viikoittaisten lepoaikojen käyttämistä varten on mahdotonta päästä rikkomatta unionin sääntöjä. On suotavaa helpottaa kyseisiin olosuhteisiin mukautumista kuljettajien kannalta ja antaa heille mahdollisuus päästä viikoittaisen lepoajan viettämisen määräpaikkaan. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita ovat äkilliset väistämättömät olosuhteet, joita ei voida ennakoida, jolloin tämän asetuksen säännöksiä on yllättäen mahdotonta noudattaa lyhyen aikaa täysimääräisesti. Tällaisiin olosuhteisiin ei sen vuoksi voida vedota järjestelmällisesti tämän asetuksen noudattamatta jättämiseksi. Asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi kuljettajien olisi dokumentoitava poikkeukselliset olosuhteet, jotka johtavat säännöistä poikkeamiseen. Suojatoimenpiteellä olisi lisäksi varmistettava, että ajoaika ei ole kohtuuttoman pitkä.
- (22) Toisistaan poikkeavien täytäntöönpanokäytäntöjen vähentämiseksi ja estämiseksi ja rajatylittävän täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää vahvistaa selkeät säännöt, jotka koskevat säännöllistä hallinnollista yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä.

- (23) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014¹ rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat kansalliset säännöt pannaan täytäntöön tehokkaalla, oikeasuhteisella ja varoittavalla tavalla. On tärkeää varmistaa alan työntekijöiden vaivaton pääsy tietoihin kussakin jäsenvaltiossa sovellettavista seuraamuksista. Euroopan työviranomainen, joka perustettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1149², voisi helpottaa tätä pääsyä asettamalla tiedot saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1724³ perustetulle koko unionin kattavalle verkkosivustolle, joka toimii keskitettynä portaalina, josta on pääsy unionin ja kansallisella tasolla saataviin tietolähteisiin ja palveluihin kaikilla unionin virallisilla kielillä.

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

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1149, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, Euroopan työviranomaisen perustamisesta, asetusten (EY) N:o 883/2004, (EU) N:o 492/2011 ja (EU) 2016/589 muuttamisesta ja päätöksen (EU) 2016/344 kumoamisesta (EUVL L 186, 11.7.2019, s. 21).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1).

- (24) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa kyseisen asetuksen säännösten selkeyttämiseksi ja niiden soveltamista ja täytäntöönpanoa koskevien yhteisten sääntöjen vahvistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti.
- (25) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EU) N:o 165/2014 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan vahvistaa ajoneuvon rajanylitykseen ja toimintoihin liittyvien tietojen kirjaamis- ja säilyttämisvelvoitteen yhdenmukaista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännökset ja yksityiskohtaiset säännökset, jotka ovat tarpeen tietovaatimuksia ja toimintoja sekä ajopiirtureiden asennusta koskevien säännösten yhdenmukaiseksi soveltamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

¹ 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).

- (26) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden parantamiseksi nykyisiä älykkäitä ajopiirturijärjestelmiä olisi hyödynnettävä täysimääräisesti, ja älykkäistä ajopiirtureista olisi tehtävä pakollisia myös tietyn painorajan ylittävälle kevyille hyötyajoneuvoille, jotka harjoittavat kansainvälistä kuljetustoimintaa toisen lukuun. Sen vuoksi ajopiirturin toimintoja olisi parannettava, jotta paikannus olisi tarkempaa.
- (27) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden, uusien teknologioiden nopean kehityksen ja unionin koko talouden digitalisaation vuoksi ja koska kansainvälisen maantieliikenteen yritysten tasapuoliset toimintaedellytykset ovat tarpeen, on välttämätöntä lyhentää älykkäiden ajopiirtureiden asentamista rekisteröityihin ajoneuvoihin koskevaa siirtymäaika. Älykkäillä ajopiirtureilla edistetään yksinkertaistettua valvontaa ja helpotetaan siten kansallisten viranomaisten työtä.
- (28) Sen varmistamiseksi, että kuljettajat, liikenteenharjoittajat ja valvontaviranomaiset hyötyvät mahdollisimman pian älykkäiden ajopiirtureiden tarjoamista eduista, mukaan lukien rajanylitysten automaattinen kirjaaminen, nykyiset kuljetuskalustot olisi varustettava tällaisilla laitteilla kohtuullisen ajan kuluessa yksityiskohtaisten teknisten säännösten voimaantulon jälkeen. Tällaisella kohtuullisella ajalla varmistetaan riittävä valmistautumisaika.
- (29) Ajoneuvoissa, joita ei ole varustettu älykkäillä ajopiirtureilla, jäsenvaltioiden rajojen ylitykset olisi kirjattava ajopiirturiin lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen.

- (30) Toiminnan kirjaaminen ajopiirturiin on tärkeä osa kuljettajan työtä. Sen vuoksi on tärkeää, että kuljettajille annetaan asianmukainen koulutus siitä, miten markkinoille tuotavien ajopiirturien uusia ominaisuuksia käytetään. Kuljetusyritysten olisi työnantajina vastattava tähän koulutukseen liittyvistä kustannuksista.
- (31) Valvojat, jotka valvovat asiaankuuluvan unionin oikeuden noudattamista tieliikenteen alalla kohtaavat ajopiirturilaitteiden moninaisuudesta ja nopeasti kehittyvistä edistyneistä manipulaatiomenetelmistä johtuvia haasteita. Näin on erityisesti silloin, kun kyseiset tarkastukset suoritetaan tienvarressa. Sen vuoksi on tärkeää, että valvojat saavat asianmukaisen koulutuksen, jolla varmistetaan, että he ovat täysin tietoisia uusimman tekniikan kehityksestä ja viimeisimmistä manipulointimenetelmistä.
- (32) Kuljetusyritysten ja valvontaviranomaisten taakan vähentämiseksi silloin, kun valvoja poistaa ajopiirturin sinetin valvontatarkoituksessa, olisi sallittava valvojan suorittama uudelleensinetöinti tietyissä hyvin dokumentoiduissa olosuhteissa.
- (33) Ottaen huomioon teknologian jatkuvan kehityksen, komissio tutkii parhaillaan mahdollisuutta kehittää uusia teknisiä ratkaisuja, jotka tarjoavat samat edut ja turvan kuin älykäs ajopiirturi ja joiden sivukustannukset ovat samat tai matalammat.

- (34) On tärkeää, että kolmansiin maihin sijoittautuneisiin kuljetusyrityksiin sovelletaan unionin sääntöjä vastaavia sääntöjä niiden harjoittaessa kuljetustoimintaa unionin alueella. Komission olisi arvioitava tämän periaatteen soveltamista unionin tasolla ja ehdotettava asianmukaisia ratkaisuja neuvoteltaviksi kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä koskevan eurooppalaisen sopimuksen, jäljempänä 'AETR-sopimus', puitteissa.
- (35) Tavarakuljetukset ovat erilaisia kuin henkilökuljetukset. Siksi komission olisi arvioitava, olisiko ehdotettava matkustajaliikennettä koskevia asianmukaisempia sääntöjä, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009¹ 2 artiklan 4 alakohdassa määritellyn satunnaisliikenteen osalta.

¹ 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).

- (36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat kuljettajien liikenneturvallisuuden ja työolojen parantaminen unionissa yhdenmukaistamalla ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt tieliikenteessä ja yhdenmukaistamalla ajopiirtureiden käyttöä ja valvontaa koskevat säännöt, vaan ne voidaan tavoitteiden luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (37) Asetukset (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) Lisätään 2 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

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

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan a a alakohta seuraavasti:

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

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

ii) käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen,

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

b) lisätään alakohta seuraavasti:

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

3) Lisätään 4 artiklaan alakohta seuraavasti:

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

4) Korvataan 6 artiklan 5 kohta seuraavasti:

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

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

5) Lisätään 7 artiklaan kohta seuraavasti:

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

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään

a) kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa; tai

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

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

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

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

b) lisätään kohta seuraavasti:

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

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

c) korvataan 8 kohta seuraavasti:

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

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

d) lisätään kohta seuraavasti:

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

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

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

e) lisätään kohta seuraavasti:

"10. Komissio arvioi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kahden vuoden kuluttua tämän muutosasetuksen voimaantulosta], voidaanko asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä satunnaista matkustajaliikennettä harjoittavia kuljettajia varten antaa asianmukaisempia sääntöjä, ja antaa asiasta kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle."

7) Lisätään artikla seuraavasti:

"8 a artikla

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

- murtautumisen havaitseminen ja estäminen;
- valaistus ja näkyvyys;
- yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa;

- kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat;
- vaihtoehtoja ruoan ja juoman ostamiseen;
- viestintäyhteydet;
- virtalähde.

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

2. Komissio antaa delegoituja säädöksiä 23 a artiklan mukaisesti laatiakseen standardit, jotka antavat palvelun ja turvallisuuden tasoa koskevaa yksityiskohtaisempaa tietoa 1 kohdassa lueteltujen alueiden ja pysäköintialueiden sertifiointimenettelyjen osalta.
3. Kaikki sertifioidut pysäköintialueet voivat ilmoittaa, että ne on sertifioitu unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti.

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

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

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

- 8) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

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

- a) matkan kesto on 8 tuntia tai enemmän; ja
 - b) kuljettajalla on lautalla tai junassa käytössään lepohytti.";
- b) korvataan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on lepohytti, vuode tai makuusija."

- 9) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

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

10) Korvataan 10 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

11) Lisätään 12 artiklaan kohdat seuraavasti:

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

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

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

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

12) Muutetaan 13 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan e alakohta seuraavasti:

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

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

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

r) ajoneuvot, joita käytetään valmisbetonin toimituksiin."

13) Korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

14) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

"15 artikla

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

15) Korvataan 16 artiklan 3 kohdan a alakohta seuraavasti:

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

16) Korvataan 19 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35)."

17) Muutetaan 22 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

b) lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

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

c) lisätään kohdat seuraavasti:

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

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

18) Lisätään artikla seuraavasti:

"23 a artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 8 a artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 a artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin 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 olevan 8 a artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

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

19) Korvataan 24 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

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

* Euroopan parlamentin ja neuvoston 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)."

20) Korvataan 25 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

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

2 artikla

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

1) Korvataan 1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

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

+ Virallinen lehti: lisätään asiakirjassa ST 5112/20 olevan direktiivin numero ja täydennetään vastaava alaviite.

- ** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s.72).
- *** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).
- **** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).
- ***** Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27).
- ***** Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntylaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).
- ***** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).
- ***** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).
- ***** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/..., annettu ... päivänä ...kuuta ..., direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L ...)."

2) Korvataan 3 artiklan 4 kohta seuraavasti:

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

- a) ajoneuvot, jotka on varustettu analogisella ajopiirturilla;
- b) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovellettiin 30 päivään syyskuuta 2011, eritelmien mukainen;
- c) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2011, eritelmien mukainen; ja
- d) ajoneuvot, jotka on varustettu digitaalisella ajopiirturilla, joka on asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 olevan liitteen IB, sellaisena kuin sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2012, eritelmien mukainen.

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

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

- 3) Lisätään 4 artiklan 2 kohtaan neljännen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:
- "– sisällettävä riittävästi muistikapasiteettia kaiken tämän asetuksen nojalla vaaditun tiedon varastointiin;"

4) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Tietosuoja

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteamiseksi, että tätä asetusta ja asetuksia (EY) N:o 561/2006, (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009, (EY) N:o 1073/2009, direktiivejä 2002/15/EY, 92/6/ETY ja 92/106/ETY ja siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä direktiivejä 96/71/EY, 2014/67/EU ja (EU) 2020/...⁺ noudatetaan.
2. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että henkilötietoja suojataan muulta kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin unionin säädöksiin tiukasti liittyvältä käytöltä, joka koskee seuraavia:
 - a) maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) käyttö 8 artiklassa tarkoitettuun olinpaikkaa koskevien tietojen kirjaamiseen;
 - b) etäyhteyden käyttö 9 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamiseksi, 10 artiklassa tarkoitettulla rajapinnalla varustettujen ajopiirturien käyttö, 31 artiklassa tarkoitettu kuljettajakortteja koskevien tietojen sähköinen vaihtaminen ja erityisesti tällaisen tiedon rajatylittävä vaihtaminen kolmansien maiden kanssa; ja

⁺ Virallinen lehti: lisätään asiakirjassa ST 5112/20 olevan direktiivin numero.

- c) 33 artiklassa tarkoitettu kuljetusyritysten suorittama rekisterien ylläpito.
3. Digitaaliset ajopiirturit on suunniteltava siten, että yksityisyys varmistetaan. Niiden on käsiteltävä vain niitä tietoja, jotka ovat tarpeen 1 kohdassa tarkoitettuihin tarkoituksiin.
4. Ajoneuvojen omistajien, kuljetusyritysten ja muun asianomaisen tahon on soveltuvien osin noudatettava henkilötietojen suojaa koskevia asiaankuuluvia säännöksiä."
- 5) Korvataan 8 artiklan 1 kohta seuraavasti:
- "1. Asiaankuuluvan lainsäädännön noudattamisen tarkastamisen helpottamiseksi ajoneuvon sijainti on kirjattava automaattisesti seuraavissa paikoissa tai näitä paikkoja lähimpänä olevassa paikassa, jossa satelliittisignaali on käytettävissä:
- vuorokautisen työjakson aloituspaikka;
 - aina, kun ajoneuvo ylittää jäsenvaltion rajan;
 - aina, kun ajoneuvo suorittaa kuormaus- tai purkamistoimia;
 - kertyneellä yhteenlasketulla ajoajalla kolmen tunnin välein; ja
 - vuorokautisen työjakson päättämisaika.

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

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

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

6) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

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

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

c) lisätään 4 kohtaan luetelmakohta seuraavasti:

"– enimmäisajoajan ylittäminen."

7) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

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

8) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan ensimmäinen kohta seuraavasti:

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

Komissio hyväksyy viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [12 kuukautta tämän muutosasetuksen voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa sekä 8 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvon rajanylitykseen ja toimintoihin liittyvien tietojen kirjaamis- ja säilyttämisvelvoitteen yhdenmukaista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännökset.

Komissio hyväksyy viimeistään... päivänä ...kuuta ... [18 kuukauden kuluttua tämän muutosasetuksen voimaantulosta] täytäntöönpanosäädökset, joilla vahvistetaan tarvittavat yksityiskohtaiset säännökset tietovaatimuksia ja toimintoja koskevien sääntöjen yhdenmukaiseksi soveltamiseksi, mukaan lukien tämän asetuksen 8, 9 ja 10 artikla, ja joissa säädetään ajopiirturien asentamisesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a a alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

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

- b) korvataan toisen kohdan johdantokappale seuraavasti:

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

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

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

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

- ajoneuvon valmistenumero;
- valvojan nimi;
- valvontaviranomainen ja jäsenvaltio;
- valvontakortin numero;

- poistetun sinetin numero;
- sinetin poistamisen päivämäärä ja aika;
- uuden sinetin numero, jos valvoja on asettanut uuden sinetin.

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

10) Lisätään 26 artiklaan kohta seuraavasti:

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

11) Muutetaan 34 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

b) muutetaan 5 kohdan b alakohta seuraavasti:

i) korvataan iv alakohta seuraavasti:

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

ii) lisätään alakohta seuraavasti

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

c) lisätään 6 kohtaan alakohta seuraavasti:

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

d) korvataan 7 kohta seuraavasti:

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

Kuljettajan on ... päivästä ...kuuta ... [18 kuukauden kuluttua asiakirjassa ST 5112/20 olevan direktiivin voimaantulosta] myös syötettävä sen maan tunnus, johon hän saapuu ylitettyään jäsenvaltion rajan, kyseisessä jäsenvaltiossa tapahtuvan kuljettajan ensimmäisen pysähdyksen alussa. Kyseinen ensimmäinen pysähdys on tehtävä lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Jos jäsenvaltion rajan ylitys tapahtuu lautalla tai junassa, kuljettajan on syötettävä maan tunnus ajopiirturiin saapumissatamassa tai -asemalla.

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

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

12) Muutetaan 36 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan i alakohta seuraavasti:

"i) kuluva vuorokauden ja edeltävien 56 päivän piirturilevyt;"

ii) korvataan iii alakohta seuraavasti:

"iii) kaikki käsintehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 56 päivältä.";

b) korvataan 2 kohdan ii alakohta seuraavasti:

"ii) kaikki käsintehdyt merkinnät ja tulosteet kuluvalta vuorokaudelta ja edeltäviltä 56 päivältä;"

3 artikla

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

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja