



Bryssel, 27. marraskuuta 2023
(OR. en)

15972/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	15208/23
Kom:n asiak. nro:	9734/23
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 24. toukokuuta 2023 neuvostolle ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta.

2. Ehdotuksen tavoitteena on jakaa satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien ammattikuljettajien tauot ja lepoajat joustavammin ja yhdenmukaistaa tämänkaltaisten kansainvälisten ja kotimaisten palvelujen säännöt. Komissio ei ehdota muutoksia taukojen tai lepoaikojen vähimmäiskeston eikä enimmäisajoaikoihin. Yleisenä tavoitteena on taata tehokkaat ja laadukkaat palvelut matkustajille ja samalla parantaa kuljettajien työoloja erityisesti vähentämällä heidän stressiään ja väsymystään.
3. Satunnaisen henkilöliikenteen taukoja ja lepoaikoja koskevat erityissäännöt perustuvat kyseisen palvelun ominaispiirteisiin, jotka eroavat perinteisestä matkustajaliikennepalvelusta ja maanteiden tavaraliikenteestä. Tällaisia ominaispiirteitä ovat
- kausiluonteisuus
 - vuorovaikutus matkustajien kanssa
 - usein ilmenevät tapauskohtaiset poikkeukset suunnitellusta
 - vähemmän keskimääräistä vuorokautista ajoaikaa ja
 - tarkempaa keskittymistä vaativa ajaminen matkan alussa ja lopussa.

EU:n lainsäätäjät olivat vuonna 2020 pyytäneet komissiota arvioimaan näitä seikkoja koskevia mahdollisia sääntöjä¹.

¹ Ks. asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 10 kohta, sellaisena kuin se on lisättynä asetuksella (EU) 2020/1054 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

4. Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi, jossa esittelijänä on Henna VIRKKUNEN (EPP, FI), ja työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan (EMPL) yhteistyöhön osallistuvaksi valiokunnaksi, jossa esittelijänä on Marianne VIND (S&D, DK). Marianne VINDin mietinnöstä äänestettiin 7. marraskuuta 2023 ja Henna VIRKKUSEN mietinnöstä 16. marraskuuta 2023. Täysistuntoäänestys on määrä järjestää viikolla 11.–14. joulukuuta 2023.
5. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 21. syyskuuta 2023. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

6. Ehdotus ja sen vaikutustenarviointi esiteltiin maaliikennetyöryhmälle 7. kesäkuuta 2023 Ruotsin puheenjohtajakaudella. Jotkin valtuuskunnat huomauttivat pitävänsä parempana, että uusien sääntöjen mahdollisia vaikutuksia kuljettajien väsymykseen olisi arvioitu täydentävällä tieteellisellä tutkimuksella.
7. Espanjan puheenjohtajakaudella lainsäädäntöehdotuksesta keskusteltiin 7. heinäkuuta – 13. marraskuuta 2023. Valtuuskunnat kannattivat periaatteessa satunnaisten henkilöliikennepalvelujen kuljettajia koskevien joustavampien sääntöjen käyttöönottoa. Niiden näkemykset vaihtelivat joustavuuden toivotun laajuuden ja siihen liittyvien suojoimien, erityisesti ajoajan vähimmäistaukojen ja vuorokautisen lepoajan aloituksen lykkäämisen, osalta. Lisäksi monet valtuuskunnat ilmaisivat huolensa valvontakelpoisuudesta. Ne liittyvät lopullisten sääntöjen monimutkaisuuteen, teknisiin valvontakeinoihin ja ajoneuvossa säilytettäviin todistusvoimaisiin asiakirjoihin.
8. Puheenjohtajavaltio laati syyskuussa 2023 kompromissiehdotuksen, jonka tavoitteena on muotoilla joustavuuden laajuus ja siihen liittyvät suojoimet tasapainoisesti ja vahvistaa valvontasäännöksiä. Komission edustaja puolusti komission ehdotusta ja suhtautui avoimesti tekstin vähäisiin mukautuksiin.

9. Työryhmän viimeinen kokous pidettiin 13. marraskuuta 2023. Useimmat valtuuskunnat kannattivat puheenjohtajavaltion kompromissia. Yksi valtuuskunta ei pitänyt kompromissia riittävän tasapainoisena. Taukoja ja lepoaikoja koskevien erityisten sääntöjen osalta eräät valtuuskunnat toistivat pyyntönsä tiukentaa ajoajan aikaisten taukojen joustavuutta koskevia suojatoimia siten, että joustavuus rajoitettaisiin päiviin, joina kokonaisajoaika ei ylitä kuutta tuntia (seitsemän sijasta), minkä toiset valtuuskunnat hylkäsivät. Nämä muut valtuuskunnat voisivat hyväksyä rajoittamisen seitsemään tuntiin, mutta ne olisivat komission edustajan tavoin pitäneet parempana päivänvalossa tapahtuvaan ajamiseen liittyvää rajoitusta. Muutamat valtuuskunnat toistivat pyyntönsä lisätä vuorokautisen lepoajan aloituksen lykkäämistä koskevaa joustavuutta ja soveltaa tätä poikkeusta matkoihin, joiden kesto on vähintään neljä päivää (kuuden päivän sijaan).
10. Jotkin valtuuskunnat pitivät valvontasäännöksiä liian raskaina, ja valtuuskunnat olivat eri mieltä siitä, olisiko kuljetuskirjan yhdenmukaistaminen parempi määrätä pakolliseksi vai jopa vahvistettava suoraan asetuksessa. Lisäksi jotkin valtuuskunnat halusivat kannustaa tulevan ajopiirturiversion käyttöönottoon asettamalla poikkeusten käytön ehdoksi sen, että ajoneuvossa on käytössä tällainen ajopiirturi, kun taas toiset vastustivat tällaista toimintamallia ja pitivät sitä liian jäykkänä.
11. Pysyvien edustajien komitea valmisteli ehdotuksen 22. marraskuuta 2023 yleisnäkemyksen muodostamiseksi neuvostossa sen jälkeen, kun kompromissiin oli tehty muutoksia kyseisen kokouksen jälkeen.¹ Valtuuskunnat kannattivat kompromissia. Kaksi valtuuskuntaa toisti pyyntönsä joustavuuden lisäämisestä niiden matkojen osalta, joiden aikana voitaisiin hyödyntää mahdollisuutta lykätä vuorokautista lepoaikaa (muutetun asetuksen uusi 8 artiklan 2 a kohta). Eräät muut valtuuskunnat pitivät parempana suojatoimenpidettä (7 artikla), jolla poikkeus rajoitetaan koskemaan ajamista päiväsaikaan. Puheenjohtajavaltio päätti keskustelun selkiytettyään muutetun asetuksen 16 artiklan uudessa 5 kohdassa olevaa tekstiä. Ehdotus olisi toimitettava neuvostolle yleisnäkemyksen muodostamiseksi.

¹ Asiak. 15208/23.

12. Komission ehdotukseen tehdyt keskeiset muutokset voidaan tiivistää seuraavasti:
- Vuorokautisen ajoajan säännöllisten taukojen osalta lyhyempiä taukoja koskeva poikkeus mahdollistaa useampia taukoja, joiden kesto on yhteensä 45 minuuttia edellyttäen, että kukin tauko on vähintään 15 minuuttia. Poikkeusta voidaan käyttää vain, jos yhteenlaskettu vuorokautinen ajoaika ei ylitä seitsemää tuntia,
 - Mitä tulee mahdollisuuteen lykätä vuorokautista lepoaikaa (8 artiklan 2 a kohta), lykkäyksen kesto rajoitettiin yhteen tuntiin, mutta tätä vaihtoehtoa voidaan käyttää matkan aikana kahdesti matkan pituudesta riippuen. Soveltamisalaa laajennettiin koskemaan matkoja, joiden pituus on kuusi päivää (kahdeksan sijasta),
 - Valvontasäännösten (16 artikla) osalta voidaan todeta, että poikkeukset perustuvat siihen, että ajoneuvossa pidetään kuljetuskirjaa, jota jo käytetään satunnaisessa kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Komissio voi yhdenmukaistaa kuljetuskirjat käytettäväksi kotimaisessa liikenteessä,
 - Tienvarsitarkastuksissa on esitettävä myös aiempia matkoja koskevat kuljetuskirjat,
 - Komissio pyrkii ajopiirturieritelmien päivittämiseen, jotta henkilöliikenteen tyyppi voidaan lukea ajopiirturin tiedoista,
 - Direktiivin 19 artiklassa selvennettiin, että jäsenvaltiot voivat nostaa syytteen toisessa jäsenvaltiossa tehdyistä ajopiirturisääntöjen rikkomisista, jos rikkominen havaitaan sen alueella eikä seuraamuksia ole vielä määrätty.

IV LOPUKSI

13. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään muodostamaan yleisnäkemyks tämän selvityksen liitteenä olevasta kompromissitekstistä istunnossaan 4. joulukuuta 2023.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta ja jäsenvaltioiden valtuuksista määrätä seuraamuksia toisessa jäsenvaltiossa tehdyistä asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisista

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

- (1) Kuljettajien hyvät työolot ja maantiekuljetusyritysten tasapuoliset liiketoimintaedellytykset ovat keskeisen tärkeitä tehokkaan, turvallisen ja sosiaalisesti vastuullisen tieliikennesektorin luomiseksi, syrjimättömyyden varmistamiseksi ja pätevien työntekijöiden houkuttelemiseksi. Sen vuoksi 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) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006¹ vahvistettuja vuorokautisia ja viikoittaisia enimmäisajoaikoja, taukojen vähimmäiskestoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia vähimmäislepoaikoja koskevia sääntöjä sovelletaan kaikkiin maantieliikenteen harjoittajiin ja niiden kuljettajiin riippumatta siitä, harjoittavatko ne henkilö- vai tavaraliikennettä, ja kun on kyse henkilöliikenteestä, onko liikenne säännöllistä vai satunnaista.
- (3) Maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen alaan liittyy kuitenkin tiettyjä erityispiirteitä, joita maanteiden tavaraliikenteen tai maanteiden säännöllisen henkilöliikenteen alalla ei ole. Maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen alalle on ominaista korostunut kausiluonteisuus sekä vaihtelevat ajoajat, jotka riippuvat matkustajien matkaohjelmasta. Alalla on pystyttävä mukautumaan suunnittelemattomiin ja ennakoimattomiin matkustajien pyyntöihin aina, kun mahdollista, tekemällä ylimääräisiä pysähdyksiä ja muuttamalla reittiä tai aikataulua. Maanteiden satunnaisessa henkilöliikenteessä ajoajat ovat yleensä lyhyempiä kuin tavaraliikenteessä tai säännöllisessä linja-autoliikenteessä. Kuljettajat myös nukkuvat yleensä hotelleissa ja ajavat harvoin yöllä. Toisaalta kuljettajien voidaan odottaa suorittavan työajallaan myös ylimääräisiä tehtäviä, jotka liittyvät usein matkustajien kanssa tapahtuvaan vuorovaikutukseen.

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).

- (4) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 jälkiarvioinnissa todettiin, että jotkin vähimmäistaukoja ja lepoaikoja koskevat yhdenmukaiset säännöt eivät sovellu maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen alalle, koska niissä ei oteta huomioon näiden palvelujen erityispiirteitä. Muut komission tekemät tätä alaa koskevat arvioinnit ovat osoittaneet, että jotkin asetuksessa (EY) N:o 561/2006 säädetyt taukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevat vaatimukset ovat soveltumattomia ja epäkäytännöllisiä maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittaville kuljettajille ja liikenteenharjoittajille, koska ne vaikeuttavat tehokkaiden ja laadukkaiden satunnaisen henkilöliikenteen palvelujen järjestämistä sekä heikentävät kuljettajien työoloja ja siten myös liikenneturvallisuutta.
- (5) Sen vuoksi on aiheellista mukauttaa vähimmäistauko- ja lepoaikavaatimuksia, jotta niissä otettaisiin huomioon myös maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen alan erityisvaatimukset. On myös aiheellista yhdenmukaistaa maanteiden kansallisiin ja kansainvälisiin satunnaisen henkilöliikenteen palveluihin sovellettavat säännöt.
- (6) Joustavammat säännöt maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien päivittäisten taukojen ja lepoaikojen aikataulutuksessa eivät saisi millään tavalla vaarantaa kuljettajien turvallisuutta tai liikenneturvallisuutta, lisätä kuljettajien väsymystä tai johtaa työolojen heikkenemiseen. Tämä joustavuus, jota sovellettaisiin 24 tunnin ajanjaksoihin, joina kertyy yhteensä alle seitsemän ajotuntia, ei siten saisi muuttaa nykyisiä sääntöjä taukojen yhteenlasketun vähimmäiskeston, vuorokautisten ja viikoittaisten enimmäisajoaikojen tai kahden viikon enimmäisajoajan osalta. Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaikaa koskevia vähimmäisvaatimuksia, joista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY¹, olisi myös edelleen sovellettava muuttumattomina.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (7) Satunnaisen henkilöliikenteen määritelmän yhdenmukaistamiseksi on tarpeen selventää, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009¹ vahvistettu määritelmä kattaa sekä kansalliset että kansainväliset palvelut. Lisäksi on aiheellista päivittää viittaus siten, että sillä viitataan nyt asetukseen (EY) N:o 1073/2009, jolla kumottiin neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92².
- (8) Joustavuuden lisääminen maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien taukojen aikataulutuksessa ei saisi estää näitä kuljettajia pitämästä asianmukaisen levon varmistamiseksi välttämättömiä vähimmäistaukoja. Siksi on tarpeen määrittää yksittäisten taukojen vähimmäiskesto. Näin ollen maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien olisi voitava jakaa pakollinen taukonsa erillisiksi, vähintään 15 minuutin pituisiksi tauoiksi, minkä lisäksi heillä säilyy edelleen mahdollisuus jakaa taukonsa myös toisella tavalla.
- (9) Jotta varmistetaan, että maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien lepoaikojen aikataulutuksessa sallittua suurempaa joustavuutta ei käytetä väärin, on tärkeää rajata selkeästi tämän jouston käyttötilanteet sekä säätää asianmukaisista tarkastuksista. Jouston käyttö rajattaisiin siten, että kuljettajat voisivat lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta enintään tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt ajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia, ja lepoajan lykkääminen olisi sallittua vain kuusi päivää tai kauemmin kestäville satunnaisilla kertaluontoisilla matkoilla. Lisäksi tätä joustoa olisi rajoitettava edelleen siten, että poikkeusta voidaan käyttää vain kerran kunkin matkan aikana tai kahdesti, kun on kyse satunnaisista kertaluontoisista vähintään kahdeksan päivän pituisista matkoista. Poikkeuksen käyttö ei muuta viikoittaisen lepoajan viimeistä alkamisaikaa. Nämä olosuhteet olisi myös voitava tarkistaa ajopiirturirekistereiden lisäksi valvontalaitteesta tulostetusta asiakirjasta tai työvuorolistasta.

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 (uudelleenlaadittu) (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

² Neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92, annettu 16 päivänä maaliskuuta 1992, yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla (EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1).

- (10) Jos mahdollisuus lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla sallitaan vain satunnaisessa kansainvälisessä henkilöliikenteessä, tämä heikentää mahdollisuutta vääristymättömään ja oikeudenmukaiseen kilpailuun toimijoiden, erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten, välillä. Satunnaisen kansallisen henkilöliikenteen palveluja voitaisiin yhtä hyvin tarjota samoin ehdoin kuin satunnaisen kansainvälisen henkilöliikenteen palveluja, kun on kyse matkan pituudesta ja kestosta tai matkustajille tarjottavista palveluista. Näin ollen myös satunnaisessa kansallisessa henkilöliikenteessä olisi voitava hyödyntää edellä kuvattua mahdollisuutta.
- (10 a) Jotta voitaisiin valvoa tehokkaasti ja tuloksellisesti taukojen aikatauluttamisen jouston asianmukaista käyttöä ja mahdollisuutta lykätä satunnaisen henkilöliikenteen päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja, kuljettajien olisi pidettävä ajoneuvossa koko matkan ajan kuljetuskirjaa, jossa on keskeiset tiedot matkasta. Tällaista kuljetuskirjaa käytetään jo asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisessa satunnaisessa kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Asetuksen (EU) N:o 165/2014 käsin tehtyjä merkintöjä koskevien valvontasäännösten mukaisesti kuljettajien olisi myös pidettävä ajoneuvossa kuljetuskirjoista paperiversiona tai sähköisessä muodossa olevat jäljennökset, jotka kattavat edeltävien 28 päivän aikana, ja 31 päivästä joulukuuta 2024 alkaen edeltävien 56 päivän aikana suoritettut satunnaiset matkat. Komission olisi ajopiirturin teknisiä eritelmiä tarkastellessaan kehitettävä mahdollisuus kirjata henkilöliikennepalvelun tyyppi (säännöllinen tai satunnainen henkilöliikenne).
- (10 b) Asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat kyseisen asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt ja varmistavat niiden täytäntöönpanon. Unionin tuomioistuin täsmensi asiassa C-906/19 antamassaan tuomiossa, että jäsenvaltiot eivät voi määrätä seuraamusta sen jälkeen, kun ne ovat havainneet asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisen, joka on tehty toisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta, ja totesi sen 45 kohdassa, että ”[s]iltä osin kuin tällä voimassa olevaan unionin säännöstöön liittyvällä seikalla voi olla kielteisiä vaikutuksia kuljettajien työoloihin ja liikenneturvallisuuteen, unionin lainsäätäjän asiana on päättää mahdollisesta muutoksesta”. Koska näiden kahden asetuksen rikkomiset tapahtuvat usein samanaikaisesti ja koska asetuksen (EU) N:o 165/2014 tarkoituksena on varmistaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattaminen, on aiheellista, että seuraamusten määrääminen yritykselle tai kuljettajalle yhden jäsenvaltion alueella havaitusta mutta toisen jäsenvaltion alueella tehdystä rikkomuksesta voi liittyä molempien asetusten rikkomiseen.

(11) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat oikeudenmukaisen kilpailun varmistaminen, työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen yhdenmukaistamalla maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sekä sen varmistaminen, että jäsenvaltiot voivat määrätä niiden alueella havaittuja ajopiirturisääntöjen rikkomuksia koskevia seuraamuksia riippumatta siitä, missä kyseiset rikkomukset tapahtuivat, 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 kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(12) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 561/2006 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) Korvataan ensimmäisen kohdan n alakohta seuraavasti:

”n) ”säännöllisellä henkilöliikenteellä” Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009* 2 artiklan ensimmäisen kohdan 2 ja 3 alakohdassa määriteltyä kansallista ja kansainvälistä liikennettä;

* 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).”

b) Lisätään n a alakohta seuraavasti:

”n a) ”satunnaisella henkilöliikenteellä” asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan ensimmäisen kohdan 4 alakohdassa määriteltyä kansallista ja kansainvälistä satunnaisliikennettä;”

2) Lisätään 7 artiklaan neljäs kohta seuraavasti:

”Satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien osalta ensimmäisessä kohdassa tarkoitettu tauko voidaan myös korvata vähintään 15 minuutin pituisilla tauoilla, jotka jakautuvat ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulle ajojaksolle siten, että noudatetaan ensimmäistä kohtaa, edellyttäen, että kyseisen päivän yhteenlaskettu kokonaisajoaika ei ylitä seitsemää tuntia.”

3) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Edellyttäen, että liikenneturvallisuus ei vaarannu, satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoista palvelua harjoittava kuljettaja voi, kun palvelun kesto on vähintään kuusi peräkkäistä 24 tunnin jaksoa, poiketa 2 kohdan ensimmäisestä alakohdasta pitämällä vuorokautisen lepoajan enintään 25 tunnin kuluessa edellisen vuorokautisen lepoajan tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä edellyttäen, että kyseisen päivän yhteenlaskettu kokonaisajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia. Tätä poikkeusta voidaan samojen edellytysten mukaisesti käyttää kahdesti satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoisessa palvelussa, jonka kesto on vähintään kahdeksan peräkkäistä 24 tunnin jaksoa.”;

b) Korvataan 6 a kohdan johdantolause seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä 6 kohdassa säädetään, satunnaisen henkilöliikenteen kuljettaja voi kertaluontoisen palvelun aikana lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään kaksitoista perättäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna, edellyttäen että:

c) Poistetaan 6 a kohdan a alakohta;

4) Lisätään 16 artiklaan kohdat seuraavasti:

”4. Tienvarsitarkastuksia varten kuljettajan on voitava perustella 7 artiklan 4 kohdan sekä 8 artiklan 2 a ja 6 a kohdan mukaisten poikkeusten käyttö

a) pitämällä ajoneuvossa täytettyä lomaketta (”kuljetuskirja”). Kuljetusyrityksen vastuulla on varustaa kuljettaja ennen kutakin matkaa täytetyillä kuljetuskirjoilla. Kuljetuskirjassa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

i) liikennelaji;

ii) pääreitti, mukaan lukien matkan päivämäärät;

iii) kuljetukseen osallistuvat liikenteenharjoittajat.

b) pitämällä ajoneuvossa tällaisista kuljetuskirjoista paperiversiona tai sähköisessä muodossa olevia jäljennöksiä, jotka kattavat edeltävät 28 päivää, ja 31 päivästä joulukuuta 2024 alkaen edeltävät 56 päivää. Tätä velvoitetta ei sovelleta, kun ajoneuvossa käytetään ajopiirturia, joka mahdollistaa 5 kohdassa tarkoitetun henkilöliikennepalvelun tyypin kirjaamisen.

Kansallisessa liikenteessä voidaan käyttää kansainväliseen liikenteeseen sovellettavaa kuljetuskirjaa, jota on mukautettu osoittamaan sen käyttö kansallisessa liikenteessä. Komissio voi tarvittaessa vahvistaa täytäntöönpanosäädöksellä kansallisten palvelujen kuljetuskirjan muodon valvonnan yksinkertaistamiseksi. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Jotta voidaan varmistaa 7 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 2 a ja 6 a kohdan yhdenmukainen soveltaminen ja täytäntöönpanon valvonta, komissio sisällyttää mahdollisimman pian komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/799 tai sen mahdollisesti korvanneen täytäntöönpanosäädöksen uudelleentarkastelun yhteydessä asianmukaiset tekniset eritelmät, joiden avulla voidaan rekisteröidä ja tallentaa tietoja henkilöliikenteen tyypistä eli säännöllisestä tai satunnaisesta henkilöliikenteestä.”; Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen; niiden soveltamispäivä vahvistetaan sen jälkeen, kun asianomaisia sidosryhmiä on kuultu.”

5) Korvataan 19 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltion on annettava toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus määrätä seuraamus yritykselle ja/tai kuljettajalle tämän asetuksen tai asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisesta, joka on todettu kyseisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja
