



Bryssel, 23. tammikuuta 2020
(OR. en)

Toimielinten väliset asiat:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 2

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

ILMOITUS: I/A-KOHTA

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea (Coreper I)/Neuvosto

Kom:n asiak. nro: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Asia: Liikkuvuuspaketti I:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

– Poliittinen yhteisymmärrys

Tämä lisäys koskee ehdotusta ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskevien asetusten muuttamisesta.

Ehdotus

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

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Kuljettajien hyvät työolot ja liikenteenharjoittajien tasapuoliset liiketoimintaedellytykset ovat keskeisen tärkeitä, jotta voidaan luoda turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen tieliikennesektori syrjimättömyyden varmistamiseksi ja pätevien työntekijöiden houkuttelemiseksi. Tämän helpottamiseksi on olennaista, että unionin sosiaalialan säännöt ovat selkeitä, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia, helppoja soveltaa ja valvoa ja että ne pannaan täytäntöön tehokkaasti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa.

¹ EUVL C, ... , s. .

² EUVL C, ... , s. .

- 2) Voimassa olevien tieliikennettä koskevien unionin sosiaalialan sääntöjen ja etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006³ täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden arvioinnin jälkeen oikeudellisten puitteiden täytäntöönpanossa yksilöitiin tiettyjä puutteita. Viikoittaista lepoaikaa, lepotiloja ja monimiehitystilanteessa pidettäviä taukoja koskevien sääntöjen epäselvyys sekä kuljettajien kotiin palaamista koskevien sääntöjen puute johtavat erilaisiin tulkintoihin ja täytäntöönpanokäytäntöihin jäsenvaltioissa. Useissa jäsenvaltioissa on hiljattain hyväksytty yksipuolisesti toimenpiteitä, joilla lisätään entisestään oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua. Toisaalta vuorokautisilla ja viikoittaisilla enimmäisajoajoilla parannetaan tehokkaasti kuljettajien sosiaalisia oloja sekä yleistä liikenneturvallisuutta; jatkuvat toimet ovat välttämättömiä sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi.
- 3) Tieturvallisuuden edistämiseksi on tärkeää, että kuljetusyrityksiä kannustetaan omaksumaan turvallisuuskulttuuri, jota noudatetaan kaikilla tasoilla. Ei pitäisi varsinkaan sallia suoritusperusteisen palkan kytkemistä matkustajien määränpäähänsä tai tavaroiden kuljettamiseen tarvittavaan aikaan, jotta vältetään ajo- ja lepoaikasääntöjen rikkominen tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen.
- 4) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 jälkiarvioinnissa vahvistettiin, että unionin sosiaalialan sääntöjen epäjohton mukainen ja tehoton täytäntöönpano johtuu pääasiassa epäselvistä säännöistä, valvontavälineiden tehottomasta ja vaihtelevasta 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 siltä kannalta, että saavutetaan kuljettajien työolojen kohentamista koskevat poliittiset tavoitteet ja varmistetaan erityisesti vääristymätön ja tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja edistetään kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta.

³ 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).

- 7) Taukoja koskevat voimassa olevat vaatimukset ovat osoittautuneet soveltumattomiksi ja epäkäytännöllisiksi ryhmässä ajavien kuljettajien kannalta. Sen vuoksi on asianmukaista mukauttaa vaatimusta, joka koskee taukojen rekisteröintiä, ryhmässä ajavien kuljettajien suorittamien kuljetusten erityispiirteiden mukaan kuljettajan turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta kuitenkin vaarantamatta.
- 8) Pitkän matkan kansainvälisiä tavarakuljetuksia suorittavat kuljettajat viettävät pitkiä kausia poissa kotoa. Säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevat nykyiset vaatimukset voivat pidentää näitä kausia tarpeettomasti. Sen vuoksi on suotavaa mukauttaa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevaa säännöstä niin, että kuljettajien on helpompi suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia sääntöjen mukaisesti ja mennä kotiinsa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa varten ja saada täysi korvaus kaikista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista. Koska tavarakuljetus ja matkustajaliikenne ovat erilaisia, tätä mahdollisuutta ei pitäisi soveltaa kuljettajiin näiden kuljettaessa matkustajia.
- 9) Lepoajojen aikataulutuksen mahdollisen joustavuuden tulisi olla kuljettajalle selkeää ja ennakoitavaa, eikä se saa millään tavalla vaarantaa tieturvallisuutta lisäämällä kuljettajien väsymystä tai huonontaa työolosuhteita. Joustavuus ei siten saisi muuttaa kuljettajan nykyistä työaikaa tai kahden viikon enimmäisajoaikaa ja siihen olisi sovellettava tiukempia sääntöjä lyhennetyistä lepoajoista saatujen korvausten suhteen.
- 10) Joustavuuden hallinnointi on välttämätöntä määräyksen soveltamisalan selkeän määrittelyn lisäksi sen varmistamiseksi, että määräystä ei käytetä väärin. Soveltamisala olisi siksi rajattava kuljettajiin, jotka käyttävät lyhennetyt viikoittaiset lepoajat viiteajanjakson aikana jäsenmaiden ulkopuolella. Tämä voidaan tarkistaa ajopiirturirekisteristä tienvarsilla ja yrityksen tiloissa, sillä rekisteri sisältää lepoajan alkamisen ja päättymisen sijaintitiedot sekä yksittäisiä kuljettajia koskevat tiedot.
- 11) Vaatimusten noudattamisen tehokkaan valvonnan varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat tienvarsitarkastuksissa varmistaa sekä kyseisen päivän että sitä edeltävien 56 päivän osalta ajo- ja lepoajojen asianmukaisen noudattamisen.

- 12) Nopean teknisen edistyksen tuloksena vaihteittain automatisoituvat ajojärjestelmät vaativat kuljettajalta vähemmän tai eivät lainkaan suoria toimenpiteitä. Näiden muutosten huomioon ottamiseksi nykyistä lainsäädäntöä on ehkä muokattava liikenneturvallisuuden ja tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi sekä työolojen parantamiseksi, ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt mukaan lukien, ja tarjottava samalla EU:lle mahdollisuus toimia uusien innovoivien tekniikkojen ja käytäntöjen uranuurtajana. Komission olisi sen vuoksi esitettävä itseohjautuvien ajojärjestelmien käyttöä jäsenvaltioissa koskeva arviointikertomus, johon mukaan luettaisiin itseohjautuvia ajojärjestelmiä koskeviin teknologioihin liittyvät hyödyt. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus.
- 13) Sosiaalisen kehityksen edistämiseksi on aiheellista täsmentää, missä viikoittainen lepo voidaan pitää, sen varmistamiseksi, että kuljettajille tarjotaan asianmukaiset olot lepoa varten. Majoituksen laadulla on erityisen suuri merkitys viikoittaisella lepoajalla, joka kuljettajan olisi vietettävä poissa ajoneuvon ohjaamosta työnantajan kustantamassa soveltuvassa majoituspaikassa. Jotta voidaan taata kuljettajien hyvät työolot ja turvallisuus, on aiheellista selventää vaatimusta sen varmistamiseksi, että kuljettajille tarjotaan laadukas ja kullekin sukupuolelle sopiva majoituspaikka säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja varten, jos lepoaika vietetään poissa kotoa.
- 14) On myös tarpeen säätää, että liikenteenharjoittajat järjestävät kuljettajien työn niin, että nämä kotoa poissaolon kaudet eivät ole kohtuuttoman pitkiä ja että kuljettajat voivat hyödyntää lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen vastapainoksi otettuja pitkiä lepoaikoja. Paluu olisi järjestettävä siten, että palataan yrityksen toimipisteeseen sen sijoittautumisjäsenvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan ja että kuljettajat ovat vapaita valitsemaan lepoaikansa viettopaikan. Liikenteenharjoittajan olisi voitava käyttää ajopiirturirekistereitä, kuljettajien työvuorolistoja tai muita asiakirjoja osoittaakseen täyttävänsä velvoitteensa järjestää tavallinen paluumatka. Tällaisen asiakirjanäytön tulisi olla saatavilla liikenteenharjoittajan tiloissa esitettäväksi valvontaviranomaisten pyynnöstä.

- 15) Vaikka säännöllistä viikoittaista lepoaikaa 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, tarvittavat vähimmäisvaatimukset mukaan lukien. Komission olisi siksi kehitettävä standardeja turvallisille pysäköintialueille. Näiden standardien tulisi tukea korkealaatuisten pysäköintialueiden edistämistä. Standardit voidaan myös tarkistaa, jotta vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus voidaan paremmin taata kyseistä infrastruktuuria koskevien toimintapolitiikkojen mukaisesti. On myös tärkeää pitää pysäköintialueet puhtaana jäältä ja lumesta.
- 16) Turvallisiin pysäköintialueisiin olisikin sovellettava tarkastusmenettelyjä, jotta ne voidaan sertifioida unionin standardien mukaisiksi. Tarkastusmenettelyt myös varmistavat, että pysäköintialueet ovat vastakin standardien mukaisia. Komissiolle olisikin annettava tehtäväksi valmistella sertifiointimenettely turvallisten pysäköintialueiden kehittämiseksi unionissa.
- 17) Liikenneturvallisuuden ja täytöntöönpanon kannalta on tärkeää, että kaikki kuljettajat ovat 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. Tällaiset tiedot olisi pidettävä ajan tasalla.

- 18) Jotta voitaisiin 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 menetelmien luomista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa* 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.
- 19) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013⁴ perustettujen ja tarkistettujen TEN-T-suuntaviivojen mukaan moottoriteille on määrä rakentaa pysäköintialueita noin 100 kilometrin välein, jotta kaupallisille tienkäyttäjille voidaan tarjota asiaankuuluvan turvallisia pysäköintialueita. Asiaankuuluvan pysäköinti-infrastruktuurin rakentamisen nopeuttamiseksi ja edistämiseksi on tärkeää, että unionin tarjoamia riittäviä yhteisrahoituksen mahdollisuuksia on saatavilla nykyisten ja tulevien tätä rahoitustukea koskevien unionin säädösten mukaisesti.
- 20) Unionissa harjoitettavassa tieliikenteessä käytetään usein osalla matkaa lautta tai rautatietä. Sen vuoksi olisi annettava selvät ja asianmukaiset säännökset tällaista liikennettä koskevista lepoajoista ja tauoista.

* EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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 ennakoimattomiin olosuhteisiin, joiden vuoksi haluttuun määräpaikkaan viikoittaisen lepoajan käyttämistä varten on mahdotonta päästä rikkomatta unionin sääntöjä. On suotavaa helpottaa näihin olosuhteisiin mukautumista kuljettajien kannalta ja antaa heille mahdollisuus päästä viikoittaisen lepoajan viettämisen määräpaikkaan. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita ovat äkilliset väistämättömät olosuhteet, jotka eivät ole ennakoitavissa, jolloin asetuksen säännöksiä on yhtäkkiä mahdotonta noudattaa lyhyen aikaa täysimääräisesti. Tällaisiin olosuhteisiin ei siis voida viitata järjestelmällisesti tämän asetuksen noudattamatta jättämiseksi. Asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi kuljettajan olisi dokumentoitava olosuhteet, jotka johtavat säännöistä poikkeamiseen. Suojatoimenpiteellä olisi lisäksi varmistettava, että ajoaika ei ole kohtuuttoman pitkä.
- 22) Eroavien 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 asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisesta määrättyjä seuraamuksia koskevat kansalliset säännöt pannaan täytäntöön tehokkaalla, oikeasuhteisella ja varoittavalla tavalla. On tärkeää varmistaa alan työntekijöiden vaivaton pääsy tietoihin jäsenvaltioissa sovellettavista seuraamuksista. Euroopan työviranomaisen voisi helpottaa tätä asettamalla tiedot saataville unionin kaikilla virallisilla kielillä asetuksella (EU) 2018/1724 perustetulle koko unionin kattavalle verkkosivustolle, joka toimii keskitettynä portaalina unionissa ja kansallisella tasolla saataviin tietolähteisiin ja palveluihin.
- 24) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhdenmukaisten täytäntöönpanoedellytysten varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa asetuksen säännösten selkeyttämiseksi ja niiden soveltamista ja täytäntöönpanoa koskevien yhteisten sääntöjen vahvistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011⁵ mukaisesti.

⁵ Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- 25) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden parantamiseksi nykyisiä ja älykkäitä ajopiirturijärjestelmiä olisi hyödynnettävä täysimääräisesti, ja älykkästä ajopiirturista olisi tehtävä pakollinen myös tietyn painorajan ylittävälle kevyille hyötyajoneuvoille, jotka harjoittavat kansainvälisestä kuljetustoimintaa toisen lukuun. Sen vuoksi ajopiirturin toimintoja olisi parannettava, jotta paikannus olisi tarkempaa.
- 26) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden parantamiseksi, uusien teknologioiden ja unionin koko talouden digitalisaation nopean kehittymisen vuoksi ja ottaen huomioon tarve varmistaa kansainvälisen maantieliikenteen alan yritysten tasapuoliset toimintaedellytykset on välttämätöntä lyhentää älykkäiden ajopiirtureiden asentamista rekisteröityihin ajoneuvoihin koskevaa siirtymäaikaa. Älykkäillä ajopiirtureilla edistetään valvonnan yksinkertaistamista ja helpotetaan siten kansallisten viranomaisten työtä.
- 27) Sen varmistamiseksi, että kuljettajat, liikenteenharjoittajat ja valvontaviranomaiset voivat hyötyä mahdollisimman pian älykkäiden ajopiirtureiden tarjoamista eduista, mukaan lukien rajanylitysten automaattinen kirjaaminen, nykyinen kuljetuskalusto olisi varustettava näillä laitteilla kohtuullisen ajan kuluessa yksityiskohtaisten teknisten säännösten tultua voimaan, jotta suodaan riittävä valmistautumisaika.
- 28) Ajoneuvoissa, joita ei ole varustettu älykkäillä ajopiirtureilla, jäsenvaltioiden rajojen ylitykset olisi kirjattava ajopiirturiin lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen.
- 29) Toiminnan kirjaaminen ajopiirturiin on tärkeä osa kuljettajan työtä. Onkin tärkeää, että kuljettajille annetaan tarvittava koulutus markkinoille tuotavien ajopiirturien uusien ominaisuuksien käytöstä. Työnantajien tulisi maksaa tähän koulutukseen liittyvät kustannukset.

- 30) Unionin asiaa koskevan oikeuden noudattamista valvovat valvontaviranomaiset kohtaavat tieliikennealalla ajopiirtureiden moninaisuudesta ja nopeasti kehittyvistä ja edistyneistä manipulaatiomenetelmistä johtuvia haasteita. Näin on erityisesti silloin, kun tarkastukset suoritetaan tienvarressa. Onkin tärkeää, että valvontaviranomaiset saavat tarvittavan koulutuksen, jolla varmistetaan, että he ovat ajan tasalla uusimman tekniikan kehityksestä ja viimeisimmistä manipulointimenetelmistä.
- 31) Liikenteenharjoittajien ja valvontaviranomaisten taakan vähentämiseksi tapauksissa, joissa tarkastaja poistaa ajopiirturin sinetin valvontatarkoituksessa, tarkastajan suorittama uudelleensinetöinti olisi sallittava tietyissä tarkkaan dokumentoiduissa tilanteissa.
- 32) Ottaen huomioon teknologian jatkuvan kehityksen, komissio tutkii parhaillaan mahdollisuutta kehittää uusia teknisiä ratkaisuja, jotka tarjoavat samat edut ja turvan kuin älykäs ajopiirturi, joiden sivukustannukset ovat samat tai alemmat.
- 33) On tärkeää, että kolmansiin maihin sijoittautuneisiin kuljetusyrityksiin sovelletaan tätä lainsäädäntöä vastaavia sääntöjä niiden harjoittaessa kuljetustoimintaa EU:n alueella. Komission olisi arvioitava tämän periaatteen noudattamista EU:n tasolla ja ehdotettava asianmukaisia ratkaisua EU:n neuvoteltavaksi kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä koskevan eurooppalaisen sopimuksen puitteissa.
- 34) Tavarakuljetukset ovat erilaisia kuin henkilökuljetukset. Siksi komission olisi arvioitava, olisiko ehdotettava henkilökuljetuksia koskevia asianmukaisempia sääntöjä, erityisesti kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan 4 kohdassa säädetyn määritelmän mukaisia satunnaisia palveluja varten.
- 35) Sen vuoksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014⁶ olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

⁶ 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).

1 artikla

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

-1) Lisätään 2 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

"-aa) Alkaen 1 päivästä heinäkuuta 2026 maanteiden tavarakuljetuksen kansainvälisiin kuljetuksiin tai kabotaasimatkoihin, joissa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, ylittää 2,5 tonnia; tai"

-1a) Korvataan 3 artiklan aa alakohta seuraavasti:

"aa) ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen tai käsiteollisuustuotteina valmistettujen tuotteiden toimittamiseen, joita ei kuljeteta toisen lukuun ja joita toimitetaan enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö;"

-1aa) Lisätään 3 artiklaan alakohta seuraavasti:

"(ha) tavarankuljetukseen tarkoitetun ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on 2,5–3,5 tonnia, kun liikennettä ei harjoiteta toisen vaan yrityksen tai kuljettajan omaan lukuun ja kun kuljettaminen ei ole ajoneuvoa kuljettavan henkilön päätyö.";

1) Lisätään 4 artiklaan alakohta seuraavasti:

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

2) Korvataan 6 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"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' 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.";

3) Lisätään 7 artiklaan kolmas kohta seuraavasti:

"Monimiehitykseen kuuluva kuljettaja voi pitää 45 minuutin tauon toisen kuljettajan ajamassa ajoneuvossa, edellyttäen että taukoa pitävän kuljettajan ei ole tarkoitus avustaa ajoneuvoa ajavaa kuljettajaa.";

4) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

6) Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään

kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai

yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennettyvähintään 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 sitouttamisjäsenvaltion 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 tavarankuljetusta edellyttäen, että kuljettaja aloittaa kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa työnantajan sitouttamisjäsenvaltion 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 noista kahdesta lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta.";

c) Korvataan 8 kohta seuraavasti:

"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 huolehdittava muualla kuin ajoneuvossa tapahtuvan majoituksen kustannuksista.";

d) Lisätään kohta seuraavasti:

"8 a. Kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajien työ niin, että kuljettajat pystyvät palaamaan asemapaikkanaan olevan työnantajan toimipisteeseen, jossa kuljettajan säännöllinen viikoittainen lepoaika alkaa, työnantajan sitouttamisjäsenvaltioon tai palaamaan kuljettajan asuinpaikkaan kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla, jotta he pystyvät pitämään 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 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti, kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajan työt siten, että kuljettaja voi palata jo ennen korvauksena pidettävän yli 45 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan alkua. Yrityksen on dokumentoitava, kuinka se täyttää tämän velvoitteen, ja säilytettävä asiakirja-aineisto tiloissaan, jotta se voidaan esittää valvontaviranomaisille näiden pyynnöstä."

(da) Lisätään kohta seuraavasti:

"9 a. Komissio arvioi viimeistään ... [kahden vuoden kuluttua tämän muutosasetuksen voimaantulosta], voidaanko kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan 4 alakohdassa säädetyn määritelmän mukaista satunnaista matkustajaliikennettä harjoittavia kuljettajia varten antaa asianmukaisempia sääntöjä, ja antaa asiasta kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.";

5) Lisätään artikla seuraavasti:

8 a artikla
Pysäköintialueet

1. Komissio varmistaa, että tiedot turvallisista pysäköintialueista ovat helposti saatavilla tavara- ja henkilöliikenteessä toimiville kuljettajille. Komissio julkaisee tätä tarkoitusta varten listan kaikista sertifioiduista pysäköintialueista, jotta kuljettajille voidaan tarjota asianmukaisesti:
 - Murtautumisen havaitseminen ja estäminen
 - Valaistus ja näkyvyys
 - Yhteyspiste ja menettelyt hätätilanteessa
 - Kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat
 - Vaihtoehdot ruoan ja juoman ostamiseen
 - Viestinnän mahdollistavat yhteydet
 - Virtalähde.

Lista tällaisista pysäköintialueista on asetettava saataville yhdelle viralliselle verkkosivustolle, jota päivitetään säännöllisesti.
2. Komissio antaa delegoidut säädökset 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 vaatimusten ja menettelyjen mukaisesti.

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

4. Komissio esittää 31. joulukuuta 2024 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kuljettajille sopivien lepoilojen ja turvattujen pysäköintialueiden saatavuudesta sekä delegoitujen säädösten mukaisesti sertifioitujen turvallisten pysäköintialueiden kehittämisestä. Kertomuksessa voidaan luetella toimenpiteet turvallisten pysäköintialueiden määrän ja laadun parantamiseksi.

5) Korvataan 9 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

Tätä poikkeusta sovelletaan säännöllisten viikoittaisten lepoaikojen osalta lautta- tai junamatkoihin vain silloin, jos: a) matkan kesto on 8 tuntia tai enemmän; ja
b) kuljettajalla on lautalla tai junassa käytössään lepohytti.";

5a) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

Komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31. joulukuuta 2015 mennessä kertomuksen, jossa arvioidaan itseohjautuvien ajojärjestelmien käyttöä jäsenvaltioissa ja jossa keskitytään erityisesti ajojärjestelmien mahdollisiin vaikutuksiin ajo- ja lepoaikoja koskeviin sääntöihin. Kertomukseen liitetään tarvittaessa tämän asetuksen muuttamista koskeva lainsäädäntöehdotus.";

5b) 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 tällaiset palkkiot saattavat vaarantaa liikenneturvallisuutta ja/tai saattavat kannustaa rikkomaan tämän asetuksen säännöksiä.";

6) Lisätään 12 artiklaan kohta seuraavasti:

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

Kuljettaja voi samoin edellytyksin ylittää päivittäisen ja viikoittaisen ajoajan 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 ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.";

7) 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 kansallisen alueen osaan ja jotka eivät rajoitu mihinkään toiseen jäsenvaltioon."
";

b) lisätään alakohta seuraavasti:

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

c) Lisätään q alakohta seuraavasti:

"q) ajoneuvot, joita käytetään valmisbetonin toimituksiin.";

8) 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.";

9) 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 asioista koskevista kansallisista säännöistä.";

9a) Korvataan 16 artiklan 3 kohdan a alakohta seuraavasti:

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

10) Korvataan 19 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1) Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Näiden seuraamusten on oltava vaikuttavia ja oikeasuhteisia rikkomusten vakavuuteen nähden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III⁷ mukaisesti sekä varoittavia ja syrjimättömiä. Tämän asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkominen ei saa johtaa useampaan kuin yhteen seuraamukseen tai menettelyyn. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä ja seuraamuksia koskevista säännöistä sekä niiden oikeasuhteisuuden arvioimiseen kansallisella tasolla valituista menetelmistä ja kriteereistä komissiolle 29 artiklan toisessa kohdassa säädettyyn päivään mennessä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava niihin vaikuttavista 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 kyseisistä EU:n jäsenvaltioissa sovellettavista seuraamuksista.";

11) Muutetaan 22 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1) Jäsenvaltioiden on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen vastavuoroista apua asetuksen soveltamisessa ja sen noudattamisen valvonnassa ilman tarpeetonta viivytystä, jotta voidaan helpottaa tämän asetuksen johdonmukaista soveltamista ja tehokasta täytäntöönpanoa direktiivin 2006/22/EY 8 artiklassa asetettujen vaatimusten mukaisesti.";

b) Lisätään 2 kohtaan c alakohta seuraavasti:

"c) muista erityisistä tiedoista, mukaan luettuna yrityksen riskiluokitus, joilla saattaa olla vaikutuksia tämän asetuksen säännösten noudattamisen kannalta.";

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

c) Lisätään 3 a ja 3 b kohta seuraavasti:

"3 a. Vaihdettaessa tietoja 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.";

11a) Lisätään artikla seuraavasti :

23 a artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivästä] 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";

11b) Lisätään 24 artiklaan kohta seuraavasti:

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

12) Korvataan 25 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2) Edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa esitetään yhteinen lähestymistapa 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

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

-1) Korvataan 1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"1) 1. Tässä asetuksessa säädetään asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen (EY) N:o 1071/2009, asetuksen (EY) N:o 1072/2009, asetuksen (EY) N:o 1073/2009, direktiivin 96/71 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY⁸, direktiivin 2014/67/EU, siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä, direktiivin, jolla vahvistetaan tieliikenteen kuljettajien lähettämistä koskevat erityiset säännöt direktiivin 96/71/EY ja direktiivin 2014/67/EU osalta, neuvoston direktiivin 92/6/ETY⁹ ja neuvoston direktiivin 92/106/ETY¹⁰ noudattamisen varmistamiseksi tieliikenteessä käytettävien ajopiirturien rakennetta, asennusta, käyttöä, testausta ja valvontaa koskevista velvoitteista ja vaatimuksista."

-1a) Korvataan 3 artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4) Viimeistään kolmen vuoden kuluttua sen vuoden lopusta, jona 11 artiklan ensimmäisen kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetut, rajanylitysten ja muiden toimintojen kirjaamista koskevat eritelmät vahvistavat yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, seuraaviin muussa jäsenvaltiossa kuin rekisteröintijäsenvaltiossaan toimiviin ajoneuvoihin on asennettava tämän asetuksen 8, 9 ja 10 artiklan mukaisesti älykäs ajopiirturi:

a) ajoneuvot, jotka on varustettu analogisella ajopiirturilla;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä, EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38.

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

4 a. Viimeistään neljän vuoden kuluttua siitä, kun 11 artiklan ensimmäisen kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetut, rajanylitysten ja muiden toimintojen kirjaamista koskevat eritelmät vahvistavat 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.";

-1b) Lisätään 4 artiklan 2 kohtaan luetelmakohta seuraavasti:

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

-1c) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla
Tietosuoja

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteamiseksi, että tämän asetuksen ja asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen (EY) N:o 1071/2009, asetuksen (EY) N:o 1072/2009, asetuksen (EY) N:o 1073/2009, direktiivin 96/71 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY, direktiivin 2014/67/EU siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä, direktiivin, jolla vahvistetaan tieliikenteen kuljettajien lähettämistä koskevat erityiset säännöt direktiivin 96/71/EY ja direktiivin 2014/67/EU osalta, neuvoston direktiivin 92/6/ETY ja neuvoston direktiivin 92/106/ETY säännöksiä noudatetaan."
2. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava henkilötietojen suojaaminen muulta kuin edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin unionin säädöksiin tiukasti liittyvältä käytöltä, joka koskee seuraavia:
 - maailmanlaajuisen satelliittipaikantamisjärjestelmän (GNSS) käyttö 8 artiklassa tarkoitettuun olinpaikkaa koskevien tietojen kirjaamiseen,
 - etäyhteyden käyttö 9 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamiseksi, 10 artiklassa tarkoitettulla rajapinnalla varustettujen ajopiirturien käyttö ja 31 artiklassa tarkoitettu kuljettajakortteja koskevien tietojen sähköinen vaihtaminen ja erityisesti tällaisen tiedon rajatylittävä vaihtaminen kolmansien maiden kanssa,
 - 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 asiaan liittyvän tahon on soveltuvin osin noudatettava henkilötietojen suojaa koskevia asiaankuuluvia säännöksiä.";

1) Muutetaan 8 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) Korvataan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"Voimassa olevan 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 päättämispaikka.";

b) lisätään toiseen alakohtaan virke seuraavasti:

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

-1a) lisätään alakohta seuraavasti:

"Jotta helpotetaan valvontaviranomaisten toimintaa vaatimusten noudattamisen varmentamiseksi, älykkään ajopiirturin on asetuksessa (EY) N:o 561/2006 säädettyjen vaatimusten mukaisesti kirjattava myös, onko ajoneuvoa käytetty tavara- tai henkilöliikenteessä.";

1a) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Muutetaan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"Kolme vuotta sen jälkeen, kun 11 artiklan ensimmäisen kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetut, 8 artiklan 1 kohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitettujen rajanylitysten ja muiden toimintojen kirjaamista koskevat eritelmät vahvistavat yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, jäsenvaltioiden on varustettava valvontaviranomaisensa varhaiseen havaitsemiseen tarkoitetuilla etäyhteyslaitteilla tässä artiklassa tarkoitetun tietoliikenneyhteyden luomiseksi, siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista ottaen huomioon niiden omat lainvalvontavaatimukset ja -strategiat.";

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.";

1aa) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

"2) "Ajoneuvot, jotka rekisteröidään ensimmäisen kerran jäsenvaltiossa kahden vuoden kuluttua siitä, kun 11 artiklan ensimmäisen kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetut, 8 artiklan 1 kohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitettujen rajanylitysten ja muiden toimintojen kirjaamista koskevat eritelmät vahvistavat yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, varustetaan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulla rajapinnalla.";

1ab) Lisätään 11 artiklan ensimmäisen kohdan ensimmäisen virkkeen jälkeen virkkeet seuraavasti:

"Komissio hyväksyy viimeistään... [12 kuukautta tämän muutosasetuksen voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisessa ja kolmannessa luetelmakohdassa sekä 8 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetut ajoneuvon rajanylityksen ja muiden toimintojen kirjaamista koskevan velvoitteen ja rajanylitystietojen säilyttämistä koskevan velvoitteen yhdenmukaista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

Komission on viimeistään... [18 kuukauden kuluttua tämän muutosasetuksen voimaantulosta] annettava täytäntöönpanosäädökset, joilla vahvistetaan tarvittavat yksityiskohtaiset säännöt tietovaatimuksia ja toimintoja koskevien sääntöjen yhdenmukaista soveltamista varten, mukaan lukien 8–10 artiklat ja asetuksen 561/2006 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu ajopiirturien asentaminen ajoneuvoihin.";

1ac) Korvataan 22 artiklan 5 kohdan kaksi viimeistä alakohtaa seuraavasti:

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

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

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

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

1ad) Lisätään 26 artiklaan kohta seuraavasti:

"7a) Kortin myöntävän jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia kuljettajaa uusimaan kuljettajakortin, mikäli se on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi.";

1b) Korvataan 34 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

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

1c) Lisätään 34 artiklan 6 kohtaan f alakohta seuraavasti:

"f) niiden maiden tunnuksat, joissa hän aloittaa ja lopettaa päivittäisen työjaksonsa. Saapuessaan ensimmäiseen pysähdyspaikkaan jäsenvaltiossa kuljettajan on myös syötettävä digitaaliseen ajopiirturiin sen maan tunnus, johon hän on saapunut ylitettyään jäsenvaltion rajan. Ensimmäinen pysähdys on tehtävä lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Kun jäsenvaltion rajan ylitys tapahtuu lautalla tai junassa, kuljettajan on syötettävä maan tunnus ajopiirturiin saapumissatamassa tai -asemalla.";

1f) Korvataan 34 artiklan 5 kohdan b alakohdan iv alakohta seuraavasti:

"(iv) merkin alle : tauot, lepoajat, vuosiloma tai sairausloma, merkin  "autolautta/juna" alle:

Merkin  lisäksi: asetuksen (EY) 561/2006 9 artiklan mukaisesti autolautalla tai junassa pidetty lepoaika.";

2) Korvataan 34 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"7) Kuljettajan on syötettävä digitaaliseen ajopiirturiin niiden maiden tunnuksat, joissa hän aloittaa ja lopettaa päivittäisen työjaksonsa.

Viimeistään [18 kuukauden kuluttua siitä, kun direktiivi, jolla vahvistetaan tieliikenteen kuljettajien lähettämistä koskevat erityiset säännöt direktiivin 96/71/EY ja direktiivin 2014/67/EU osalta, on tullut voimaan], kuljettajan on saapuessaan ensimmäiseen pysähdyspaikkaan jäsenvaltiossa myös syötettävä digitaaliseen ajopiirturiin sen maan tunnus, johon hän on saapunut ylitettyään jäsenvaltion rajan. Ensimmäinen pysähdys on tehtävä lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Kun 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 tunnuksaan tarkemmat maantieteelliset erittelyt, edellyttäen että kyseiset jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet nämä tarkemmat maantieteelliset erittelyt komissiolle ennen 1 päivää huhtikuuta 1998.";

3) Muutetaan 36 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan i alakohta seuraavasti:

"i) kuluvan vuorokauden ja edeltävien 56 päivän piirturilevyt,";

b) Korvataan 1 kohdan iii alakohta seuraavasti:

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

c) Korvataan 2 kohdan ii alakohta seuraavasti:

"ii) 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 9 a kohtaa ja 2 artiklan 3 kohtaa sovelletaan 31 päivästä joulukuuta 2024. Kyseiseen päivämäärään asti asetuksen (EY) N:o 561/2006 16 artiklan 3 kohdan a alakohtaa ja asetuksen (EU) 165/2014 36 artiklan 1 kohdan i ja ii alakohtaa sekä 2 kohdan ii alakohtaa sovelletaan siinä sanamuodossa, jossa ne olivat ennen tällä asetuksella tehtyjä muutoksia.

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

Tehty ...,

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja