



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 24. toukokuuta 2023
(OR. en)

9734/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0155(COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	24. toukokuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 256 final
Asia:	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

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 256 final.

Liite: COM(2023) 256 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

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**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Ehdotus koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006¹ tarkistamista. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan kuljettajien vuorokautiset ja viikoittaiset enimmäisajoajat, vähimmäistauot sekä vuorokautiset ja viikoittaiset vähimmäislepoajat kaupallisen liikenteen alalla.

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluu kaksi kuljettajatyyppiä. Asetusta sovelletaan ensinnäkin maanteiden tavaraliikenteessä sellaisten ajoneuvojen kuljettajiin, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia (1. heinäkuuta 2026 alkaen asetusta (EY) N:o 561/2006 sovelletaan myös kansainvälisessä tieliikenteessä tai kabotaasiliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu massa on yli 2,5 tonnia). Toiseksi asetusta sovelletaan kuljettajiin, jotka harjoittavat henkilöliikennettä yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen (kuljettaja mukaan lukien) rakennetulla tai pysyvästi tähän mukautetulla ajoneuvolla.

Asetusta (EY) N:o 561/2006 sovelletaan tieliikenteen harjoittajiin ja niiden kuljettajiin riippumatta siitä, i) harjoittavatko ne henkilö- vai tavaraliikennettä, ja ii) kun on kyse henkilöliikenteestä, onko liikenne säännöllistä vai satunnaista. Satunnainen henkilöliikenne kuitenkin poikkeaa tiettyjen seikkojen osalta tavaraliikenteestä ja säännöllisestä henkilöliikenteestä. Näiden erojen vuoksi satunnaisen henkilöliikenteen alalla kuljettajien työolot poikkeavat muiden kuljetusalojen työoloista, minkä vuoksi satunnaisen henkilöliikenteen kuljettajiin sovellettavia ajoaikoja, vähimmäistaukoja ja lepoaikoja koskevia sääntöjä on mukautettava.

Satunnaiselle henkilöliikenteelle on ominaista erityisesti korostunut kausiluonteisuus (matkojen kysyntä kasvaa tiettyinä vuodenaikoina, erityisesti talvi- ja kesälomien aikana). Satunnaisessa henkilöliikenteessä on myös tyypillistä, että ajomatkat vaihtelevat matkustajien ohjelman, kuten vierailujen, mukaan. Tämä tarkoittaa sitä, että matkan alussa ja lopussa ajetaan pidempi matka ja matkustajien kohteessa lyhyempi matka. Alalla on pystyttävä mukautumaan kohtuullisiin suunnittelelattomiin ja ennakoimattomiin matkustajien pyyntöihin tekemällä ylimääräisiä pysähdyksiä tai muuttamalla reittiä tai aikataulua. 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, esimerkiksi neuvontaa.

Satunnaisen henkilöliikenteen alalla on keskusteltu nykyisten sääntöjen riittävyydestä jo useiden vuosien ajan. Nykyisten sääntöjen riittävyyttä tarkasteltiin myös osana sääntelyn

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa vuonna 2017 toteutetussa jälkiarvioinnissa², joka koski maantieliikenteeseen sovellettavaa EU:n sosiaalilainsäädäntöä.

Laatiessaan lainsäädäntöehdotusta jälkiarvioinnin jälkeen komissio päätti kuitenkin ensin puuttua tavaraliikenteen kuljettajia koskeviin vakavimpiin ongelmiin, joita olivat muun muassa pitkät poissaolot kotoa ja riittämättömät työ- ja lepo-olot. Sen vuoksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 tarkistamista koskevassa ehdotuksessa³, jonka komissio hyväksyi osana liikkuvuuspaketti I:tä 31. toukokuuta 2017, ei puututtu satunnaista linja-autoliikennettä harjoittavia henkilöliikenteen kuljettajia koskeviin erityiskysymyksiin. Lainsäätäjät kuitenkin keskustelivat tästä asiasta, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1054⁴ hyväksymisen yhteydessä asetukseen (EY) N:o 561/2006 päätettiin lisätä 8 artiklan 10 kohta. Tässä artikkelissa edellytetään, että komissio arvioi, voidaanko asetuksen (EY) N:o 1073/2009⁵ 2 artiklan ensimmäisen kohdan 4 alakohdassa määriteltyä satunnaista henkilöliikennettä harjoittavia kuljettajia varten antaa asianmukaisempia sääntöjä.

Käsillä olevaa aloitetta koskevassa vaikutustenarvioinnissa⁶ vahvistettiin, että nykyiset säännöt ovat jossain määrin soveltumattomat satunnaisten henkilöliikenteen alalle. Usein kuljettajien on pidettävä lepoaikoja ja taukoja kiireisinä sesonkiaikoina tai silloin, kun he eivät niitä tarvitsisi, jolloin he eivät pysty järjestämään ja toteuttamaan matkoja asiakkaiden toivomalla tavalla. Tämä voi vaikuttaa (erityisesti itsenäisten) kuljettajien tuloihin. Nykyisillä säännöillä on kielteisiä vaikutuksia myös kuljettajien työoloihin, sillä he eivät pysty pitämään taukoja silloin, kun se olisi käytännöllistä, eivätkä minimoimaan kotoa poissa vietettyjen öiden lukumäärää. Tämä puolestaan lisää kuljettajien stressiä ja väsymystä, vähentää kuljettajan ammatin houkuttelevuutta ja vaarantaa liikenneturvallisuuden.

Lisäksi kansainvälisten ja kotimaisten (kansallisten) satunnaisten henkilöliikenteen palvelujen tarjoajien välillä tällä hetkellä vallitsevat toimintaedellytykset eivät ole tasapuoliset. Tämä johtuu siitä, että vain yhdessä jäsenvaltiossa harjoitettavassa satunnaisessa liikenteessä ei voida soveltaa kahdentoista päivän säännön mahdollistamaa poikkeusta (eli viikoittaisen lepoajan lykkäämistä enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna), joka vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 6 a kohdassa ja jota sovelletaan kansainvälisiin palveluihin. Esimerkiksi Saksassa järjestettävässä pitkän matkan kuljetuksessa ei voida soveltaa kahdentoista päivän säännön mahdollistamaa poikkeusta, kun taas Belgian ja Luxemburgin välisellä matkalla sitä voidaan soveltaa, vaikka nämä kaksi matkaa eivät välttämättä eroa lainkaan toisistaan ajomatkan ja keston osalta.

Tämän vuoksi tällä ehdotuksella pyritään varmistamaan i) taukojen ja lepoaikojen joustavampi jakautuminen sekä ii) kansainvälisen ja kotimaisen satunnaisten henkilöliikenteen

² SWD(2017) 184 final, saatavilla osoitteessa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/1054, 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 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

⁶ SWD(2023)137 final.

yhdenvertainen kohtelu. Ehdotuksessa ei muuteta taukojen tai lepoaikojen vähimmäiskestoa tai enimmäisajoaikoja. Näin ollen ehdotuksella pyritään takaamaan tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen henkilöliikenteen palvelut sekä parantamaan kuljettajien työ- ja ajo-oloja erityisesti heidän kokemansa stressin ja väsymyksen minimoimiseksi.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä asetuksen (EY) N:o 561/2006 tarkistamista koskeva ehdotus on yhdenmukainen unionin tieliikennepolitiikan ja erityisesti niiden sääntöjen kanssa, jotka muodostavat unionin tieliikenteen sisämarkkinoiden kehityksen. Tarkemmin sanottuna se on yhdenmukainen tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista annetun asetuksen (EU) N:o 165/2014⁷, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY⁸ ja täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun direktiivin 2006/22/EY⁹ kanssa. Ehdotus on yhdenmukainen myös kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 kanssa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 tarkistamista koskeva ehdotus on täysin linjassa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian¹⁰ kanssa. Tämän strategian tavoitteena on auttaa liikenteen alaa ja siihen liittyviä arvoketjun muita aloja, muun muassa matkailualan toimijoita, toipumaan covid-19-pandemiasta entistä ehompina ja kehittymään häiriönsietokykyisemmiksi, samalla kun sillä pyritään tekemään liikenteen alan työntekijöiden työympäristöstä houkuttelevampi. Aloite on linjassa myös muiden EU:n politiikkojen, etenkin liikenneturvallisuustoimenpiteiden, kanssa.

Laajemmin tarkasteltuna ehdotus edistää kestävän kehityksen tavoitetta 8, joka koskee talouskasvun, tuottavan työllisyyden sekä säällisten työpaikkojen edistämistä¹¹. Tämä tavoite on yksi kestävän kehityksen tavoitteista, jotka EU on sitoutunut panemaan täytäntöön osana Agenda 2030 -toimintaohjelmaa.

⁷ 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).

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 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).

¹⁰ Komission tiedonanto *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle* (COM(2020) 789 final), joka hyväksyttiin 9.12.2020.

¹¹ Komission tiedonanto *Seuraavat toimet Euroopan kestävän tulevaisuuden varmistamiseksi – Kestävyyttä edistävät EU:n toimet* (COM(2016) 739 final), joka hyväksyttiin 22.11.2016.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Tällä ehdotuksella muutetaan asetusta (EY) N:o 561/2006, minkä vuoksi sillä on sama oikeusperusta eli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohta.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa vain EU:n lainsäätäjä.

Jos unionin tasolla ei toteuteta toimia, todetut ongelmat todennäköisesti jatkuvat. Jäsenvaltiot eivät voi ratkaista näitä ongelmia, koska ne ovat luonteeltaan rajat ylittäviä ja koska muutettavat taukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia vähimmäislepoaikoja koskevat säännöt vahvistetaan tällä hetkellä unionin lainsäädännössä. Näin ollen unionin tason toimet ovat perusteltuja.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen todettujen ongelmien ratkaisemiseksi. Näitä ongelmia ovat i) maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien riittämättömät työolot sekä ii) maanteiden satunnaisen kotimaisen ja satunnaisen kansainvälisen henkilöliikenteen alan epätasapuoliset toimintaedellytykset.

Ehdotuksessa esitetään toimenpidevaihtoehto, jota pidettiin soveltuvimpana ja oikeasuhteisimpana (ks. vaikutustenarvioinnin kohta 8.1). Kyseessä on tasapainoinen ratkaisu, jossa otetaan huomioon kuljettajien työ- ja lepoaikaa koskevien edellytysten parantaminen ja annetaan samalla liikenteenharjoittajille mahdollisuus järjestää kuljetustoiminta mahdollisimman tehokkaasti ja jolla pannaan voimassa olevat säännöt täytäntöön tehokkaasti ja yhdenmukaisesti valtioiden rajojen yli.

• Toimintatavan valinta

Koska ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa asetusta, myös toimintatavaksi on valittu asetusta. Ehdotettuja muutoksia on vain vähän, joten asetusta ei ole tarpeen tai asianmukaista laatia uudelleen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Asetuksesta (EY) N:o 561/2006 tehtiin osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa jälkiarviointi¹², joka saatiin valmiiksi 31. toukokuuta 2017.

¹² SWD(2017) 184 final.

Jälkiarvioinnin keskeisenä lopputuloksena oli, että jotkin ajoaikojen, taukojen ja lepoaikojen järjestämisestä koskevat säännöt eivät välttämättä sovellu satunnaisten henkilöliikenteen alalle tällä alalla esiintyvien erityisten palvelutarpeiden ja palvelujen erityispiirteiden vuoksi.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Ehdotusta edelsi kattava sidosryhmien kuuleminen, joka toteutettiin vuosina 2021 ja 2022.

Komissio järjesti 21. tammikuuta 2021 ja 18. helmikuuta 2021 välisenä aikana julkisen kuulemisen¹³ alustavasta vaikutustenarvioinnista. Julkiseen kuulemiseen saatiin yhteensä 87 vastausta viranomaisilta, alan sidosryhmiltä, työntekijäjärjestöiltä, kuljettajilta ja kansalaisilta. Yleisesti ottaen palautteissa nostettiin esille eräs maanteiden satunnaisten henkilöliikenteen palveluja koskeviin nykyisiin sääntöihin liittyvä ongelma. Myöhemmin, 23. marraskuuta 2021 ja 18. helmikuuta 2022 välisenä aikana järjestettiin 12 viikkoa kestänyt avoin julkinen kuuleminen, johon saatiin kaikkiaan 170 vastausta. Tässä kuulemisessa kerättiin arvokasta tietoa alan ja sen toimijoiden kohtaamista haasteista ja siitä, mitä politiikkatoimia vastaajat pitivät parhaina. Lisäksi ulkoisen toimeksisaajan tekemän taustatutkimuksen yhteydessä toteutettiin kohdennettu sidosryhmien kuuleminen tarkempien ja yksityiskohtaisten tietojen saamiseksi i) maanteiden satunnaisten henkilöliikenteen toiminnasta, ii) voimassa olevan lainsäädännön ongelmista sekä iii) sidosryhmien näkemyksistä mahdollisista politiikkatoimista. Lisäksi toteutettiin kolme ulkoiselta toimeksisaajalta tilattua tapaustutkimusta, joissa keskityttiin pieniin, keski-suuriin ja suuriin toimijoihin eri jäsenvaltioissa. Eri kuulemistöimissä pyrittiin saamaan palautetta erityisesti seuraavilta sidosryhmiltä: elinkeinoyhdistykset, linja-autoliikenteen harjoittajat, työntekijäjärjestöt, yksittäiset kuljettajat ja viranomaiset.

Kattavassa kuulemisprosessissa kävi ilmi, että näkemykset nykyisistä säännöistä ja niihin mahdollisesti tehtävistä muutoksista vaihtelevat suuresti, sekä työnantajien ja työntekijöiden että pienten ja suurten yritysten välillä. Työntekijäjärjestöt ja useimmat (palkatut) kuljettajat pääosin vastustivat linja-autonkuljettajien työn järjestämiseen ja lepoaikoihin liittyvien uusien joustojen käyttöönottoa. Vastustus johtui siitä, että he uskoivat tällaisten muutosten johtavan työolojen heikkenemiseen. Kuljettajat olivat kuitenkin halukkaita kannattamaan joitakin muutoksia sääntöihin, esimerkiksi i) kahdentoista päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen laajentamista koskemaan satunnaisia kotimaan matkoja ja ii) (vähemmässä määrin) taukoja ja pakollisten taukojen jakamista koskevien sääntöjen mukauttamista. Selkeimmin vastustettiin muutoksia vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen jakamiseen. Sitä vastoin useimmat linja-autoliikenteen harjoittajat ja niiden edustajat kannattavat laajoja muutoksia taukojen jakamista sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskeviin sääntöihin, jotta säännöissä otettaisiin huomioon alan erityispiirteet ja matkustajien tarpeisiin voitaisiin vastata paremmin. Ehdotuksessa otetaan huomioon toisistaan poikkeavat vastaukset, ja siinä on pyritty löytämään tasapaino todettujen ongelmien ja kuulemisiin osallistuneiden sidosryhmien oikeutettujen etujen välillä.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_fi

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio käytti apunaan ulkoista toimeksisaajaa, joka laati tutkimuksen¹⁴ tämän ehdotuksen perustana olevan vaikutustenarvioinnin tueksi. Komissio sai tutkimuksen kautta arvokasta tietoa, joka auttoi sitä erityisesti toimenpidevaihtoehtojen suunnittelussa ja niiden ympäristövaikutusten ja taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa sekä näkemysten keräämisessä niiltä sidosryhmiltä, joihin asia suoraan vaikuttaa.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotuksesta on tehty vaikutustenarviointi, joka sai sääntelyntarkastelulautakunnalta 16. joulukuuta 2022 myönteisen lausunnon¹⁵ tietyin suosituksin. Kaikki lautakunnan keskeiset huomautukset otettiin huomioon vaikutustenarviointiraportin tarkistetussa versiossa¹⁶.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kolmea toimenpidevaihtoehtoa, joista kuhunkin sisältyy joukko politiikkatoimia. Toimenpidevaihtoehdot eroavat toisistaan seuraavien seikkojen osalta: i) taukojen joustavuus, ii) edellytykset vuorokautisten lepoaikojen lykkäämiselle ja iii) tarve mukautettaville viikoittaisille lepoajoille. Kaikki nämä toimenpidevaihtoehdot, joita on tarkoitus soveltaa vain maanteiden satunnaiseen henkilöliikenteeseen, ovat luonteeltaan lainsäädännöllisiä. Toimenpidevaihtoehdot ovat seuraavat: i) vähäinen mukauttaminen maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen huomioon ottamiseksi (toimenpidevaihtoehto A), ii) joustavammat järjestelmät ja järjestelyt taukojen ja vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen osalta (toimenpidevaihtoehto C) ja iii) puolijoustava lähestymistapa (toimenpidevaihtoehto B).

Ensimmäisessä eli toimenpidevaihtoehdossa A kuljettajat voisivat jakaa taukonsa 30:n ja 15 minuutin tai pelkästään 15 minuutin jaksoihin. Siinä sallittaisiin myös vuorokautisen lepoajan aloituksen lykkääminen tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Näitä poikkeuksia voitaisiin käyttää vain kerran kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana. Toimenpidevaihtoehdossa A myös yhdenmukaistettaisiin vain yhdessä maassa tarjottavia satunnaisen henkilöliikenteen palveluja koskevat säännöt kansainvälisiä palveluja koskevien sääntöjen kanssa sallimalla viikoittaisen lepoajan lykkääminen enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna (kahdentoista päivän säännön mahdollistama poikkeus).

Toisessa eli toimenpidevaihtoehdossa B kuljettajat voisivat jakaa taukonsa täysin joustavasti. Siinä kuljettajat voisivat myös lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Näitä poikkeuksia voitaisiin käyttää vain kahdesti kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana. Tässä toimenpidevaihtoehdossa maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen palveluja tarjoavat kuljettajat voisivat myös jakaa viikoittaiset lepoaikansa kymmenelle perättäiselle viikolle, kun palvelu kestää vähintään kahdeksan päivää.

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023)197 final.

¹⁶ SWD(2023)137 final.

Myös kolmannessa eli toimenpidevaihtoehdossa C kuljettajat voisivat jakaa taukonsa täysin joustavasti. Siinä kuljettajat voisivat myös lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Nämä poikkeukset olisivat rajoittamattomia sen osalta, kuinka monta kertaa niitä voitaisiin käyttää kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana. Toimenpidevaihtoehdossa C myös sallittaisiin kahdentoista päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen käyttö satunnaisessa kotimaisessa henkilöliikenteessä, ja lisäksi siinä poistettaisiin kertaluontoista palvelua¹⁷ koskeva ehto sekä velvoite pitää kahdentoista päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen käyttämisen jälkeen kaksi säännönmukaista viikoittaista lepoaikaa.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on toimenpidevaihtoehto A, koska sen katsotaan olevan vaikuttavin sekä yhdenmukaisin asetuksessa (EY) N:o 561/2006 asetetun, työolojen parantamista koskevan tavoitteen kanssa. Toimenpidevaihtoehto A arvioidaan parhaaksi siitä huolimatta, että sen kustannus-hyötysuhde on alhaisempi kuin toimenpidevaihtoehtojen B ja C. Toimenpidevaihtoehtoa A pidetään kuitenkin kahta muuta vaihtoehtoa oikeasuhteisempana, kun tavoitteena on tasapainottaa toimenpiteet, joilla lisätään joustavuutta taukojen ja lepoaikojen järjestämisessä, ja toisaalta pyrkimys säilyttää kuljettajien työolot.

Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla ei muuteta vähimmäistaukojen kokonaiskestoja, vuorokautisia ja viikoittaisia enimmäisajoaikoja eikä vuorokautisia ja viikoittaisia vähimmäislepoaikoja. Parhaaksi arvioituun vaihtoehtoon sisältyvillä toimenpiteillä ainoastaan mahdollistetaan i) taukojen ja vuorokautisten lepoaikojen joustava jakaminen sekä ii) kahdentoista päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen soveltaminen kotimaisissa satunnaisissa henkilöliikenteen palveluissa.

Kaikki kolme toimenpidevaihtoehtoa tuottavat nettohyötyjä perusskenaarioon verrattuna. Arvion mukaan eniten nettohyötyjä tuottaisi toimenpidevaihtoehto C (171,3–242,2 miljoonaa euroa), toiseksi eniten toimenpidevaihtoehto B (100,4–206,8 miljoonaa euroa) ja vähiten toimenpidevaihtoehto A (100,4–135,8 miljoonaa euroa). Toimenpidevaihtoehdosta A arvioidaan koituvan linja-autoliikenteen harjoittajille vuosina 2025–2050 mukautumiskustannussäästöjä perusskenaarioon verrattuna 106,4–141,9 miljoonaa euroa nykyarvona ilmaistuna. Toimenpidevaihtoehto B tuottaisi mukautumiskustannussäästöjä 106,4–212,8 miljoonaa euroa ja toimenpidevaihtoehto C 177,3–248,3 miljoonaa euroa. Toimenpidevaihtoehtojen odotetaan tuottavan eniten kustannussäästöjä uusien sääntöjen täytäntöönpanon kahden ensimmäisen vuoden aikana, minkä jälkeen säästöt pienenisivät asteittain vuoteen 2050 mennessä, jolloin säästöä ei syntyisi perusskenaarioon verrattuna enää lainkaan.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon sosiaalisia vaikutuksia ei voitu kvantifioida, ennen muuta koska satunnaisen henkilöliikenteen sektori on hyvin pieni ja dataa on vain niukasti saatavilla. Sen vuoksi vaikutusta työoloihin oli mahdollista arvioida vain laadullisesti. Myös ympäristövaikutuksia arvioitiin – ne ovat jossain määrin myönteisiä, mutta niitäkään ei voitu kvantifioida. Tästä syystä laskettu hyöty-kustannussuhde ei sisällä työoloihin kohdistuvia tai ympäristövaikutuksia, vaan kattavan tietoon perustuvan näkemyksen muodostamiseksi on otettava huomioon sekä määrällinen että laadullinen arviointi.

¹⁷ Asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 6 a kohdan mukaisella kertaluontoisella satunnaisella palvelulla tarkoitetaan sitä, että jos kuljettaja siirtää viikoittaisen lepoaikansa kahdennentoista päivän loppuun, hän saa tehdä näiden kahdentoista päivän aikana vain yhden matkan.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 tarkistamista koskevalla ehdotuksella mukautetaan nykyisiä sääntöjä satunnaisen henkilöliikenteen alan erityispiirteisiin, minkä ansiosta liikenteenharjoittajien ja kuljettajien on helpompi järjestää palveluja tehokkaasti ja laadukkaasti. Tämä puolestaan vaikuttaa myönteisesti yritysten liiketoimintaan muun muassa luomalla kustannussäästöjä ja parantamalla palvelutarjontaa. Ehdotuksen arvioidaan tuottavan yrityksille perusskenaarioon verrattuna nettokustannussäästöjä vuosina 2025–2050 kaikkiaan 105,8–141,3 miljoonan euron verran nykyarvona ilmaistuna. Ehdotetuista toimenpiteistä hyötyvät eniten pk-yritykset, joilla on yleensä rajallinen määrä kuljettajia ja linja-autoja. Julkishallinnoille voi aiheutua uusiin sääntöihin perehtymisestä joitakin vähäisiä kustannuksia (perusskenaarioon verrattuna arviolta 5,4 miljoonaa euroa nykyarvona ilmaistuna vuosina 2025–2050). Ehdotuksen odotetaan tuottavan myönteisiä vaikutuksia myös siksi, että sillä ratkaistaan nykyisiä vaatimusten noudattamiseen liittyviä ongelmia, joskaan näitä hyötyjä ei ollut mahdollista kvantifioida.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella edistetään Euroopan unionin perusoikeuskirjan¹⁸ ja etenkin sen 31 artiklan tavoitteita, jotka koskevat oikeutta oikeudenmukaisiin ja kohtuullisiin työoloihin, sillä ehdotuksen odotetaan parantavan satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien työoloja sallimalla rajallinen mutta tarpeellinen joustavuus tietyissä taukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevissa säännöissä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Tämän aloitteen soveltamista ja vaikuttavuutta seurataan sekä kansallisten täytäntöönpanokertomusten avulla että analysoimalla EU:n valvontaorganisaatioilta ja EU:n tietokannoista saatuja tietoja. Erityisesti nyt muutettavien sosiaalialan sääntöjen rikkomisten lukumäärää, tyyppiä ja tiheyttä seurataan ja arvioidaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklaan perustuvien täytäntöönpanokertomusten avulla. Tässä artikkelissa edellytetään, että jäsenvaltiot toimittavat komissiolle tarvittavat tiedot kahden vuoden välein, jotta komissio voi laatia joka toinen vuosi kertomuksen sekä tämän asetuksen soveltamisesta sekä asianomaisen alan kehityksestä. Lisäksi sekä taloudellisia vaikutuksia että vaikutuksia työoloihin ja kuljettajien hyvinvointiin seurataan ja arvioidaan Eurostatissa ja/tai aiheeseen keskittyvien kyselytutkimusten avulla.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksella tehdään asetukseen (EY) N:o 561/2006 rajallinen määrä muutoksia seuraavasti:

¹⁸ EUVL C 326, 26.10.2012, s. 2.

- Muutetaan 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohtaa päivittämällä viittaus: alakohdassa viitataan nyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1073/2009, jolla kumottiin neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92¹⁹.
- Lisätään 4 artiklan ensimmäiseen kohtaan uusi a alakohta tarvittavan 'satunnaisen henkilöliikenteen' määritelmän lisäämiseksi asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti ja sen selventämiseksi, että määritelmä kattaa sekä kansalliset että kansainväliset palvelut.
- Lisätään 7 artiklaan uusi kohta, jonka mukaan satunnaista henkilöliikennettä harjoittavat kuljettajat voivat jakaa pakollisen taukonsa kolmeksi erilliseksi, vähintään 15 minuutin pituiseksi tauoksi, minkä lisäksi heillä säilyy edelleen mahdollisuus jakaa taukonsa kahdeksi erilliseksi, 15:n ja 30 minuutin pituiseksi tauoksi.
- Lisätään 8 artiklan 2 kohtaan uusi alakohta, jonka mukaan satunnaista henkilöliikennettä harjoittavat kuljettajat voivat kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän kertaluonteisen matkan aikana lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Uudessa kohdassa myös selvennetään edellytyksiä, joiden on täyttyttävä, jotta poikkeuksia voidaan soveltaa.
- Muutetaan 8 artiklan 6 a kohdan johdantolauseetta ja a alakohtaa siten, että mahdollisuus lykätä viikoittaista lepoaika enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna laajennetaan koskemaan myös kansallista satunnaista henkilöliikennettä.

¹⁹ 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).

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**

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 lainsäätämisyhteistyössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²⁰,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²¹,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (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 561/2006²² 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

²⁰ EUVL C , , s. .

²¹ EUVL C , , s. .

²² 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).

matkustajien matkaohjelmasta. Alalla on pystyttävä mukautumaan suunnittelelemattomiin 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.

- (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 taukojen ja lepoaikojen aikataulutuksessa eivät saisi millään tavalla vaarantaa kuljettajien turvallisuutta tai liikenneturvallisuutta, lisätä kuljettajien väsymystä tai johtaa työolojen heikkenemiseen. Tämä joustavuus ei siten saisi muuttaa nykyisiä sääntöjä taukojen yhteenlasketun vähimmäiskeston, vuorokautisten ja viikoittaisten enimmäisajoaikojen tai kahden viikon enimmäisajoajan osalta.
- (7) Satunnaisen henkilöliikenteen määritelmän yhdenmukaistamiseksi on tarpeen selvittää, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009²³ 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 684/92²⁴.
- (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 kolmeksi erilliseksi, vähintään 15 minuutin pituiseksi tauoksi, 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

²³ 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).

²⁴ 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).

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, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen ajoaika ei ole ylittänyt viittä tuntia, ja lepoajan lykkääminen olisi sallittua vain kahdeksan päivää tai kauemmin kestäville matkoilla. Lisäksi tätä joustoa olisi rajoitettava sallimalla kummankin poikkeuksen käyttö vain kerran kunkin matkan aikana. Nämä olosuhteet olisi myös voitava tarkistaa ajopiirturirekistereiden lisäksi valvontalaitteesta tulostetusta asiakirjasta tai työvuorolistasta.

- (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.
- (11) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat oikeudenmukaisen kilpailun varmistaminen sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen yhdenmukaistamalla maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien taukoja ja lepoaikoja 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.
- (12) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 561/2006 olisi muutettava,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetusta (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 asetusta (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 kolmella vähintään 15 minuutin pituisella tauolla, jotka jakautuvat ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulle ajojaksolle siten, että noudatetaan ensimmäistä kohtaa.”

3) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Edellyttäen, että liikenneturvallisuus ei vaarannu, satunnaista henkilöliikennettä harjoittava kuljettaja voi poiketa 2 kohdan ensimmäisestä alakohdasta seuraavilla tavoilla, kun palvelu kestää vähintään kahdeksan päivää:

a) lykkäämällä vuorokautista lepoaikaa enintään yhdellä tunnilla, jos kyseisen vuorokauden aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia;

b) lykkäämällä vuorokautista lepoaikaa enintään kahdella tunnilla, jos kyseisen vuorokauden aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika ei ole ylittänyt viittä tuntia.

Kumpaakin ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettua poikkeusta voidaan käyttää vain kerran ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettun matkan aikana.

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

b) Korvataan 6 a kohdan johdantolause ja a alakohta 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:

a) palvelun kesto on vähintään 24 perättäistä tuntia;”.

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