

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Kuljettajien ajo- ja lepoaikoja on säännelty EU:n lainsäädännössä jo vuodesta 1969. Tällä hetkellä asetuksessa (EY) N:o 561/2006¹, jäljempänä 'ajokaika-asetus', vahvistetaan päivittäiseen ja viikoittaiseen enimmäisajokaikaan, vähimmäistaukoihin sekä päivittäisiin ja viikoittaisiin lepoaikoihin sovellettavat vähimmäisvaatimukset. Siinä edellytetään myös ajopiirturin käyttöä keskeisenä välineenä, jolla tarkastetaan vaatimusten noudattaminen. Ajopiirtureiden mukauttamisesta teknologiseen kehitykseen on annettu useita asetuksia, joista tuorein on tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista annettu asetus (EU) N:o 165/2014, jäljempänä 'ajopiirturiasetus'. Sillä otettiin käyttöön nk. älykäs ajopiirturi, joka on liitetty satelliittinavigointijärjestelmään perustuvaan paikannusjärjestelmään.

Sekä ajokaika- että ajopiirturiasetus ovat osa laajempaa pyrkimystä parantaa kuljettajien työoloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja parantaa liikenneturvallisuutta Euroopassa. Ajopiirtureiden käyttöä koskevilla tiukemmilla vaatimuksilla on vähitellen edistetty tehokkaampaa ja johdonmukaisempaa täytäntöönpanoa kaikkialla EU:ssa.

Maantieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskevassa jälkiarvioinnissa², joka tehtiin vuosina 2015–2017 osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, todettiin, että ajokaikaa koskevalla asetuksella on ollut vain osittain vaikutusta kuljettajien työolojen parantumiseen ja liikenteenharjoittajien välisen tasapuolisen kilpailun varmistamiseen. Liikenneturvallisuus on kohentunut tällä kaudella, mutta sitä ei voida katsoa täysin kyseisen asetuksen ansioksi.

Suurimmat ongelmat liittyvät itse sääntöjen puutteisiin mutta myös niiden riittämättömyyden täytäntöönpanoon ja kyvyttömyyteen puuttua alalla esiin nouseviin sosiaalisiin ja markkinahaasteisiin. Tämän ehdotuksen, joka on REFIT-ohjelmaan kuuluva aloite³, tavoitteena on korjata yksilöityjä puutteita ja auttaa parantamaan työskentely- ja liiketoimintaedellytyksiä alalla. Tähän päästään selkeyttämällä ja päivittämällä tiettyjä säännöksiä ja kehittämällä entisestään nykyisten ja tulevien ajopiirtureiden käyttöä, jotta varmistetaan kustannustehokkaampi täytäntöönpano.

• Yhdenmukaisuus muiden maantieliikenteen alalla suunniteltujen aloitteiden kanssa

Tämä ehdotus on osa käynnissä olevaa laajempaa unionin maantieliikennelainsäädännön uudelleentarkastelua. Se liittyy tiiviisti aloitteeseen, jolla pyritään parantamaan ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen täytäntöönpanoa ja vahvistamaan alakohtaiset kriteerit maantieliikenteen alan työntekijöiden toiseen jäsenvaltioon työhön lähettämistä varten. Se liittyy tiiviisti myös käynnissä olevaan uudelleentarkasteluun, jossa käsitellään maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä (asetus (EY) N:o 1071/2009), maanteiden

¹ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

² Jälkiarviointi kattoi asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen säännösten täytäntöönpanosta annetun direktiivin 2006/22/EY sekä maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY.

³ Komission vuoden 2017 työohjelman liitteessä 2 oleva aloite nro 11.

kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä (asetus (EY) N:o 1072/2009) ja kansainvälisen matkustajaliikenteen markkinoille pääsyä (asetus (EY) N:o 1073/2009) koskevia sääntöjä.

Sosiaaliset ja markkinasäännöt muodostavat kattavat ja johdonmukaiset oikeudelliset puitteet, ja niiden yhdenmukainen ja tehokas täytäntöönpano on keskeistä, jotta maantieliikennesektorista saadaan tasapuolinen, turvallinen sekä ympäristön kannalta ja sosiaalisesti kestävä. Millään aloitteella ei yksinään pystytä puuttumaan tehokkaasti käynnissä oleviin sosiaaliin ja markkinoihin liittyviin haasteisiin.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella edistetään istuvan komission kahta prioriteettia eli luodaan ”syvemmmät ja oikeudenmukaisemmat sisämarkkinat” ja edistetään ”työllisyyttä, kasvua ja investointeja”. Se on johdonmukainen toimien kanssa, joilla tähdätään sosiaalisen epäoikeudenmukaisuuden ja epäreilun kilpailun torjumiseen sekä sosiaalisten puitteiden luomiseen uusia työllisyysmahdollisuuksia ja tasapuolisia liiketoimintaedellytyksiä varten.

Se on komission sosiaalisen toimintaohjelman tavoitteiden mukainen, koska yhtenä sen tavoitteena on varmistaa asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojelu, sekä EU:n sosiaalisten oikeuksien pilarin luomiseen tähtäävän aloitteen mukainen. Se on myös johdonmukainen Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklan kanssa, jossa määrääään oikeudesta päivittäisiin ja viikoittaisiin lepoaikoihin. Tähän ehdotukseen sisältyvillä viikoittaista lepoaikaa koskevilla säännöksillä on tarkoitus lisätä joustavuutta liikenteenharjoittajien kannalta ja antaa samalla työntekijöille mahdollisuus säilyttää riittävät lepoajat ja asettaa etusijalle mahdollisuus pitää lepoaika kotona tai asianmukaisessa majoituspaikassa.

Ehdotuksella edistetään REFIT-ohjelmaa selkeyttämällä ja päivittämällä tiettyjä sosiaalialan säännöksiä ja tekemällä niiden täytäntöönpanosta kustannustehokkaampaa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tällä ehdotuksella muutetaan asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014, minkä vuoksi sillä on sama oikeusperusta eli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

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.

Puutteet voimassa olevassa lainsäädännössä tarkoittavat sitä, että jäsenvaltiot soveltavat ja panevat täytäntöön eri tavoin EU:n sosiaalisia sääntöjä. Komission suuntaviivat tai jäsenvaltioiden harjoittama itsesääntely ei riittäisi varmistamaan, että maantieliikenteen alan sosiaalisia sääntöjä sovellettaisiin ja valvottaisiin johdonmukaisesti kaikkialla unionissa. Unionin tason toimet ovat sen vuoksi perusteltuja.

Komissio käynnistää SEUT-sopimuksen 154 artiklan mukaisesti – jossa määrätään Euroopan tason työmarkkinaosapuolten kuulemisesta perussopimuksen 153 artiklassa vahvistettujen työllisyys- ja sosiaalialan kysymysten osalta – kuulemisprosessin, jossa haetaan

työmarkkinaosapuolten näkökantoja unionin toimien mahdollisesta suunnasta direktiivin 2002/15/EY osalta, jolla täydennetään asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännöksiä.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä mikä on välttämätöntä yksilöityihin ongelmiin – eli kuljettajien puutteellisiin työoloihin ja liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymiseen – puuttumiseksi.

Ehdotuksessa esitetään toimintavaihtoehto, jota pidettiin soveltuvimpana ja oikeasuhteisimpana (ks. vaikutustenarvioinnin kohta 7.2). 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 johdonmukaisesti valtioiden rajojen yli.

Ehdotuksessa keskitytään yksinkertaistamaan ja selkeyttämään voimassa olevia sääntöjä ja mukauttamaan joitakin sääntöjä, jotta vastataan sektorin tarpeisiin. Näin sääntöjä on helpompi noudattaa ja ne on helpompi panna täytäntöön yhdenmukaisesti kaikkialla unionissa. Ehdotuksella kevennetään liikenteenharjoittajiin kohdistuvaa hallinnollista raskautta ja varmistetaan, että jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja vastavuoroista apua koskevat vaatimukset ovat oikeasuhteisia yksilöityihin ongelmiin nähden. Vaikutustenarvioinnissa pääteltiin, että kaavailluilla toimenpiteillä ei ole kohtuutonta vaikutusta pk-yrityksiin.

- **Toimintatavan valinta**

Koska ehdotuksella tehdään joitakin muutoksia kahteen toisiinsa liittyvään asetukseen, myös valittu toimintatapa on asetus. Kun otetaan huomioon ehdotettujen muutosten vähäisyys, ei vaikuta tarpeelliselta laatia uudelleen näitä kahta asetusta.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Ajoaikaa koskevasta asetuksesta tehtiin vuosina 2015–2017 kattava jälkiarviointi⁴, jonka piiriin kuuluivat myös työajan järjestämistä koskeva direktiivi 2002/15/EY ja sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa koskeva direktiivi 2006/22/EY. Arvioinnin tukena oli ulkoinen tutkimus.

Erityisesti ajoaikaa koskevaan asetukseen liittyviä keskeisiä ongelmia olivat seuraavat:

- säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevien säännösten erilainen tulkinta ja täytäntöönpano, joka johtaa koordinoimattomiin kansallisiin toimenpiteisiin ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoiseen kohteluun;
- ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevien sääntöjen sitkeät väärinkäytökset, jotka johtuvat niiden soveltamisen joustamattomuudesta etenkin ennakoimattomissa olosuhteissa;

⁴

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- ”ei-kaupallisten kuljetusten” ja ”yksityisiin tarkoituksiin suoritettujen kuljetusten” käsitteiden epäselvyys, joka johtaa erilaisiin tulkintoihin ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoiseen kohteluun;

- taukoja koskevat säännökset eivät sovellu ”monimiehitykseen” (ryhmässä ajaminen), mikä johtaa erilaisiin täytäntöönpanokäytäntöihin;

- hallinnollisen yhteistyön ja vastavuoroisen avunannon puute jäsenvaltioiden välillä, mikä estää tehokasta ja yhdenmukaista täytäntöönpanoa valtioiden rajat ylittävästi.

Näillä ongelmilla on kielteisiä vaikutuksia työskentely- ja kilpailuedellytyksiin, ja ne haittaavat välillisesti liikenneturvallisuuden parantamista.

Ajopiirturiasetus ei kuulunut osana REFIT-jälkiarviointiin. Arvioinnissa tuli kuitenkin esiin, että täytäntöönpanojärjestelmän yhtenä puutteena on valvontavälineiden ja tiedonvaihtojärjestelmien, mukaan luettuna ajopiirturit, epätasainen ja tehon hyödyntäminen. Nykyisen ajopiirturijärjestelmän toimintoja voitaisiin hyödyntää paremmin, kunnes älykkäitä ajopiirtureita asennetaan ja käytetään laajemmin.

• **Sidosryhmien kuuleminen**

Ehdotusta valmisteltaessa järjestettiin kattavat sidosryhmien kuulemiset 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (KOM(2002) 704 lopull.) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Kuulemisprosessissa kerättiin näkemyksiä ja tietoja. Kuulemisprosessiin pyydettiin osallistumaan kaikkia asiaan liittyviä sidosryhmiä: kansallisia liikenneministeriöitä, kansallisia valvontaviranomaisia sekä maantieliikenteen (rahti- ja matkustajaliikenteen) harjoittajia, huolitsijoita, rahtaaajia, pk-yrityksiä, ammattiliittoja, kuljettajia ja muita maantieliikenteen työntekijöitä edustavia järjestöjä.

Prosessin aikana on kuultu erityisen kattavasti Euroopan tason työmarkkinaosapuolia. Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja -välineitä:

- Liikennealan sosiaalista toimintaohjelmaa käsitelleessä korkean tason konferenssissa 4. kesäkuuta 2015 käynnistettiin laaja keskustelu maantieliikenteen alan sosiaalisista näkökohdista; osallistujia oli noin 350, pääasiassa päätöksentekijöiden, liikennealan asiantuntijoiden ja työmarkkinaosapuolten parista.

- Vuoden 2015 lopulla järjestettiin asiaa käsitteleviä seminaareja, joihin osallistui alan sidosryhmiä, jäsenvaltioiden edustajia ja EU:n tason työmarkkinaosapuolia. Keskusteluissa keskityttiin sosiaali- ja sisämarkkinalainsäädännön toimivuuteen maantieliikenteen alalla.

- 19. huhtikuuta 2016 järjestettiin maantieliikennettä käsittelevä konferenssi. Sen yhdessä työpajassa käsiteltiin maantieliikenteen sisämarkkina- ja sosiaalisia näkökohtia. Osallistujia oli noin 400, esimerkiksi jäsenvaltioiden edustajia, Euroopan parlamentin jäseniä ja keskeisiä sidosryhmiä, jotka keskustelivat maantieliikennettä koskevien suunniteltujen aloitteiden tavoitteista ja soveltamisalasta.

- Käynnistettiin viisi räätälöityä kyselyä, joilla kerättiin näkökantoja kansallisilta liikenneministeriöiltä (sääntöjen täytäntöönpano ja tulkinta), valvontaviranomaisilta (valvontaan liittyvät käytännöt, kustannukset ja hyödyt), yrityksiltä (lainsäädännön vaikutus liikenteenharjoittajiin markkinoilla), ammattiyhdistyksiltä (lainsäädännön vaikutus

kuljettajiin) ja muilta sidosryhmiltä, kuten toimialajärjestöiltä (yleinen näkemys lainsäädännön vaikutuksista). Vastauksia saatiin kaikkiaan 1 441 (joista 1 269 kuljetusyrityksiltä).

- Järjestettiin haastatteluja 90 sidosryhmän (joista 37 oli kuljettajia) kanssa, jotta saataisiin käsitys niiden kokemuksista EU:n tieliikennelainsäädäntöön liittyvästä kansallisten elinten täytäntöönpanosta, täytäntöönpanon tehokkuudesta ja noudattamiseen liittyvistä haasteista.

- 5. syyskuuta ja 11. joulukuuta 2016 välillä järjestettiin julkinen kuuleminen⁵ jälkiarvioinnissa yksilöityjen ongelmien vahvistamiseksi ja mahdollisten ratkaisujen yksilöimiseksi. Saaduista 1 378 vastauksesta 1 209 tuli kuljettajilta, liikenteenharjoittajilta, rahtaaajilta, huolitsijoilta ja kansalaisilta ja 169 kansallisilta viranomaisilta, valvontaelimiltä, työntekijöiden järjestöiltä ja toimialajärjestöiltä.

- Pk-yrityksille järjestettiin paneelikysely 4. marraskuuta 2016 ja 4. tammikuuta 2017 välillä. Saaduissa 109 vastauksessa esitettiin näkökantoja lainsäädäntöpuitteiden tarkistuksen tavoitteista ja mahdollisista ratkaisuista.

- Järjestettiin kuljettajille suunnattu verkkokysely (345 saadussa vastauksessa esitettiin kantoja mahdollisista toimenpiteistä; kannat eivät kuitenkaan ole täysin edustavia, koska vastauksista 140 tuli Alankomaista ja 127 Yhdistyneestä kuningaskunnasta).

- Komissio käynnisti myös kansallisille viranomaisille ja valvontaelimille suunnatun kyselyn (41 vastausta 27 jäsenvaltiosta sekä Norjasta ja Sveitsistä) ja liikenteenharjoittajille suunnattu kysely (73 vastausta, mutta edustavuus oli jälleen kyseenalainen, koska vastauksista 58 tuli Unkarista).

- Järjestettiin haastatteluja 7 kuljetusyrityksen, 9 kansallisen toimialajärjestön, 9 kansallisen viranomaisen, 4 kansallisen työntekijöiden liiton ja 6 Euroopan tason työmarkkinaosapuolen kanssa.

Tieliikennealan Euroopan tason työmarkkinaosapuolille tiedotettiin ja niitä kuultiin useissa kahdenvälisissä tapaamisissa komission kanssa sekä maantiekuljetusten alakohtaisen komitean ja työmarkkinaosapuolten työryhmän säännöllisissä kokouksissa.

Kuulemisissa keskeisiksi ongelmiksi vahvistuivat

- 1) kuljettajien puutteelliset työolot,
- 2) kilpailun vääristyminen liikenteenharjoittajien välillä ja
- 3) liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioihin kohdistuva sääntelyrasite.

Kuulemisissa myös yksilöitiin näiden haasteiden taustalla olevat suurimmat oikeudelliset ongelmat eli epäselvät tai soveltumattomat sosiaalialan säännöt, sääntöjen erilaiset tulkinnat, epäjohdonmukainen ja tehoton täytäntöönpano sekä heikko hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden välillä.

Luonnosteltujen toimenpiteiden osalta kaikki sidosryhmät tukivat voimakkaasti täytäntöönpanon ja valvontaelinten välisen yhteistyön vahvistamista, vaikkakin jotkin kansalliset valvontaviranomaiset olivat huolissaan mahdollisista lisäkustannuksista.

⁵ Tulosten tiivistelmä: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

Ammattiliitot, kansalliset viranomaiset, kuljettajat, liikenteenharjoittajat ja liikenteenharjoittajia edustavat järjestöt toivat esiin viikoittaisen lepoajan käyttämiseen tarkoitettuihin asianmukaisiin lepotiloihin liittyvän ongelman.

Osapuolilla oli erilaisia näkemyksiä luonnostelluista toimenpiteistä, jotka liittyvät keskimääräisen viikoittaisen lepoajan laskemiseen ja lisäjoustavuuden mahdollistamiseen sovellettaessa ajo- ja lepoaikaa koskevia sääntöjä, jotta kuljettajat voivat mennä kotiin pitämään säännöllisen viikoittaisen lepoaikansa. Liikenteenharjoittajat ja kuljettajat kannattivat näitä toimenpiteitä mutta ammattiliitot eivät, ja valvontaviranomaiset olivat huolissaan noudattamisen tehokkaasta seurannasta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki jälkiarviointia⁶ varten taustaselvityksen kesäkuussa 2016 ja vaikutustenarviointia varten erillisen taustaselvityksen, joka valmistui toukokuussa 2017.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotuksesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon, tietyin suosituksin. Kaikki lautakunnan keskeiset huomautukset otettiin huomioon vaikutustenarvioinnin tarkistetussa versiossa (ks. vaikutustenarviointiraportin liite 1).

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin neljää toimintavaihtoehtoa: kolmen ensimmäisen vaihtoehdon sääntelytoimet ja odotetut vaikutukset lisääntyvät kumulatiivisesti, kun taas neljäs on horisontaalinen ja sen toimenpiteet voidaan yhdistää kaikkien kolmen ensimmäisen vaihtoehdon kanssa.

Ensimmäisessä toimintavaihtoehdossa keskitytään selkeyttämään oikeudellisia puitteita ja lisäämään yhteistyötä valvontaviranomaisten välillä. Toisessa keskitytään valvonnan vahvistamiseen. Kolmannessa vaihtoehdossa ehdotetaan merkittäviä muutoksia sääntöihin, erityisesti suoritusperusteiseen palkkaan, ja poikkeuksia linja-autoilla harjoitettavaan kotimaiseen ja kansainväliseen matkustajaliikenteeseen. Neljännessä vaihtoehdossa vahvistetaan alakohtaiset kriteerit, jotka koskevat työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon kuljetusalalla, ja säädetään erityisistä valvontatoimenpiteistä. Siinä on kolme varianttia, jotka perustuvat aikarajoihin.

Toimintavaihtoehdolla 1 pystyttäisiin puuttumaan vähiten tehokkaasti oikeudelliseen epävarmuuteen ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien väliseen eriarvoisuuteen. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että toimenpiteet olisivat vapaaehtoisia ja jäsenvaltiot voisivat päättää niiden käyttöönottamisesta. Tällainen vapaaehtoinen lähestymistapa lisäisi huolta siitä, että niiden kansallisten toimenpiteiden määrä lisääntyisi, jotka kuljettajien ja liikenteenharjoittajien on otettava huomioon.

Toimintavaihtoehdolla 3 saattaa olla joitakin negatiivisia sivuvaikutuksia siltä osin kuin on kyse kuljettajien työoloista matkustajaliikenteen alalla. Tämä johtuu siitä, että lykättyä viikoittaista lepoaikaa koskevan toimenpiteen vuoksi väsymysindeksi kohoaisi 20–33 prosenttia ja liikenneturvallisuusriski 4–5 prosenttia. Korkeampien väsymys- ja riski-

⁶ Lopullinen raportti: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

indeksien ohella liikenteenharjoittajille noudattamisesta aiheutuvat kustannukset laskisivat 3–5 prosenttia.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on toimintavaihtoehtojen 2 ja 4 yhdistelmä. Toimintavaihtoehdon 4 vaikutukset vahvistavat vaihtoehdon 2 odotettuja vaikutuksia parantamalla kuljettajien työ- ja lepo-oloja (väsymysindeksi laskee 28 prosenttia ja kotoa poissaolon jaksot vähenevät 43 prosenttia EU13-kuljettajien ja 16 prosenttia EU15-kuljettajien osalta). Toimintavaihtoehtojen 2 ja 4 yhdistelmä johtaa myös synergiaetuihin, joita saadaan lähettämistä koskevien sääntöjen seurannan tehostumisesta, mikä säästää liikenteenharjoittajien kustannuksia.

Toimintavaihtoehtojen 2 ja 4 yhdistäminen on kaiken kaikkiaan tehokkain tapa puuttua vaikutustenarvioinnissa yksilöityihin ongelmiin. Toimintavaihtoehdon 4 arvioidaan tuovan rajatylittäviä tieliikennepalveluja tarjoaville liikenteenharjoittajille noin 785 miljoonan euron säästöt vuodessa hallinnollisten kustannusten osalta. Säästöjä vaihtoehdosta 2 ei pystytty laskemaan. Sen mukaisten toimenpiteiden odotetaan kuitenkin vähentävän rikkomuksia ja näin sääntöjenvastaisuudesta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi toimintavaihtoehto 2 mahdollistaa kuljetustoiminnan tehostumisen ja tarjoaa kannustimia sille, että kuljettajat tulevat tiheämmin kotiinsa. Molemmista vaihtoehdoista aiheutuu kuitenkin hieman korkeammat valvontakustannukset kansallisille viranomaisille (1,3–8 prosenttia) siirtymäkaudella, kun tarkistettut säännöt otetaan käyttöön. Molemmat lisäävät myös hieman noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia tietyille liikenteenharjoittajille, koska niiden edellytetään maksavan majoituspaikasta, jossa säännöllinen viikoittainen lepoaika pidetään ajoneuvon ulkopuolella (noin 50–160 euroa matkaa kohti).

Ehdotus on vaikutustenarvioinnissa parhaaksi arvioidun vaihtoehdon mukainen.

• **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella edistetään REFIT-tavoitetta lainsäädännön vaikuttavuuden parantamisesta ja yrityksiin kohdistuvan sääntelyrasitteen pienentämisestä. Tämä tehdään pääasiassa yksinkertaistamalla ja mukauttamalla sääntöjä alan tarpeiden mukaiseksi ja lisäämällä digitaalisten rekisteröintilaitteiden (ajopiirtureiden) käyttöä tarkastusten tehostamiseksi. Vaikka kansallisten viranomaisten valvontakustannusten odotetaan kohoavan hieman, kohoaminen on perusteltua, koska kuljettajien työolot ja liikenteenharjoittajien liiketoimintaedellytykset paranevat. Tämä luo säästöjä vaatimustenvastaisuuksiin liittyvien kustannusten osalta. Ehdotuksella myös tehostetaan valvontaa esimerkiksi parantamalla tulevien älykkäiden ajopiirtureiden ominaisuuksia. Mikroyrityksiä ei jätetä soveltamisalan ulkopuolelle, koska tämä johtaisi epätasapuolisten kilpailuedellytysten ja eriarvoisten työolojen riskiin.

Perusoikeudet

Ehdotuksella edistetään perusoikeuskirjan ja etenkin sen 31 artiklan tavoitteita, jotka koskevat oikeutta oikeudenmukaisiin ja kohtuullisiin työoloihin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Kehitystä, erityisesti sosiaalialan sääntörikkomusten esiintymisen lukumäärää, tyyppiä ja tiheyttä, seurataan kansallisten täytäntöönpanoraporttien ja EU:n valvontaorganisaatioilta saatujen tietojen analyysin kautta. Maantieliikennekomitea seuraa ja arvioi säännöllisesti täytäntöönpano- ja valvontaongelmia.

Muuta kehitystä markkinoilla ja sen mahdollisia vaikutuksia työ- ja kilpailuoloihin arvioidaan käyttämällä asiaankuuluvia tietoja, jotka on kerätty osana muita aloitteita, erityisesti osana maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 ja maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 tarkistusta.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Ehdotuksen tärkeimmät osat ovat seuraavat:

Asetus (EY) N:o 561/2006

3 artikla

3 artiklan h alakohtaa muutetaan sen selventämiseksi (tuomioistuimen asiassa C-317/12, *Lundberg*, antaman tuomion mukaisesti), että yksityishenkilöiden, jotka käyttävät asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja yksityisomaisuutensa siirtämiseen omiin tarkoituksiinsa, ei tarvitse rekisteröidä ajo- ja lepoaikojaan eikä heillä näin ollen tarvitse olla ajopiirturia tai kuljettajakorttia tai heidän ei tarvitse käyttää sitä.

4 artikla

4 artiklaan lisätään r alakohta, jossa määritellään 'muun kuin kaupallisen' kuljetuksen käsite, jota käytetään yleisesti tässä asetuksessa, koska yhdenmukaisen määritelmän puute aiheuttaa epävarmuutta ja erilaisia tulkintoja.

6 artikla

6 artiklan 5 kohtaa muutetaan niin, että selvennetään velvollisuutta rekisteröidä kuljettajan muu työ kuin ajaminen ja varallaoloajat ja yhdenmukaistetaan tätä koskeva käytäntö. On tärkeää saada kattava rekisteri kuljettajan kaikesta toiminnasta eikä vain ajamisesta, jonka ajopiirturi rekisteröi automaattisesti, jotta voidaan seurata tehokkaasti kuljettajan työskentelymalleja, jotka voivat johtaa väsymykseen ja vaarantaa liikenneturvallisuuden.

7 artikla

7 artiklaan lisätään kolmas kohta sen selventämiseksi, että ryhmässä ajavat kuljettajat voivat pitää pakollisen taukonsa ajoneuvossa, jota toinen kuljettaja ajaa. Tämä on jo nykyinen käytäntö komission antamien ei-sitovien suuntaviivojen mukaan.

8 artikla

8 artiklan muutoksella selkeytetään viikoittaista lepoaikaa koskevia vaatimuksia ja mukautetaan ne alan tarpeiden ja kuljetusaikataulujen järjestämistä koskevien tosiasiallisten käytäntöjen mukaisiksi, etenkin pitkän matkan kuljetustoiminnan osalta. Sen tavoitteena on

parantaa kuljettajien lepo-oloja ja helpottaa valvontaa, etenkin lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta kuljettajalle kuuluvan korvaavan lepoajan tarkastamista.

8 artiklan 6 kohtaa muutetaan sen selventämiseksi, että kuljettajat voivat järjestää viikoittaisen lepoaikansa joustavammin neljän peräkkäisen viikon aikana, kunhan varmistetaan, että lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta annettava korvaava lepoaika pidetään yhdessä säännöllisen viikoittaisen lepoajan kanssa kolmen viikon kuluessa. Tällä ei muuteta nykyistä päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa koskevaa vaatimusta.

8 artiklan 7 kohtaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta annettava korvaava lepoaika on liitettävä vähintään 45 tunnin säännölliseen viikoittaiseen lepoaikaan. Näin on helpompi tarkastaa korvaava lepoaika, ja kuljettajat voivat hyödyntää kerrytettyä viikoittaista lepoaikaa.

8 artiklan 8 kohtaan lisätään a alakohta, jossa selvennetään, että kuljettaja ei saa pitää vähintään 45 tunnin viikoittaista lepoaikaa ajoneuvossa ja että työnantajan on tarjottava kuljettajalle majoituspaikka, jossa on asianmukaiset nukkumis- ja hygieniatilat, jos kuljettajat eivät pysty pitämään viikoittaista lepoaikaa valitsemisissaan yksityistiloissa.

8 artiklan 8 kohtaan lisätään b alakohta, jossa täsmennetään kuljetusyritysten velvollisuutta järjestää kuljettajien työ niin, että he voivat palata kotiinsa viikoittaista lepoaikaa varten vähintään kerran kolmen peräkkäisen viikon aikana.

9 artikla

9 artiklaa muutetaan mukauttamalla nykyistä käytäntöä, joka koskee lepoaikojen pitämistä lautalla tai junassa. Nykyisten sääntöjen mukaan vähintään 24 tunnin lepoaikoja, jotka on pidetty osittain lautalla tai junassa, ei ole mahdollista kirjata lyhennetyksi viikoittaiseksi lepoajaksi. Tästä aiheutuu tarpeeton rasite kuljettajille ja liikenteenharjoittajille. Sen vuoksi muutoksessa täsmennetään, että lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa seuraava kuljettaja voi pitää lyhennetyn viikoittaisen lepoajan myös lautalla tai junassa.

12 artikla

12 artiklaan lisätään 2 kohta, jonka tarkoituksena on auttaa kuljettajia ennakoimattomissa olosuhteissa, jotka viivästyttävät kuljetusta tai estävät kuljettajaa pääsemästä kotiinsa viikoittaisen lepoajan pitämistä varten. Siinä täsmennetään, että kuljettajat voivat lykätä viikoittaisen lepoaikansa alkua saavuttaakseen kotinsa, kunhan he noudattavat päivittäisiä ja viikoittaisia ajoaikarajoituksia ja viikoittaisen lepoajan vaadittua vähimmäiskestoa.

14 artikla

14 artiklaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että jäsenvaltioiden myöntämät tilapäiset poikkeukset yleisistä säännöistä kiireellisissä tapauksissa on perusteltava asianmukaisesti poikkeuksellisilla olosuhteilla ja niiden vaatimalla kiireellisyydellä.

15 artikla

15 artiklalla lisätään jäsenvaltioille velvollisuus ilmoittaa komissiolle ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevista kansallisista säännöistä, joita sovelletaan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätettyihin linja-auton kuljettajiin.

19 artikla

19 artiklaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että asetuksen rikkomisesta määrättyjen kansallisten seuraamusten on oltava oikeassa suhteessa rikkomuksen vakavuuteen sellaisena kuin se on luokiteltuna asiaa koskevassa unionin lainsäädännössä. Siinä todetaan myös, että kansalliseen seuraamusjärjestelmään tehdyistä muutoksista olisi ilmoitettava komissiolle.

22 artikla

22 artiklaa muutetaan jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön tiivistämiseksi ja tiedonvaihdon parantamiseksi. Tavoitteena on tehdä tämän asetuksen säännösten täytäntöönpanosta ja rajatylittävästä valvonnasta johdonmukaisempaa ja tehokkaampaa.

22 artiklan 1 kohtaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että vastavuoroista apua jäsenvaltioiden välillä on annettava viipymättä direktiivissä 2006/22/EY selvästi vahvistetuissa määräajoissa.

22 artiklan 2 kohtaan lisätään c alakohta, jossa selvennetään, että tiedonvaihtoon kuuluu myös yritysten riskiluokitustietojen ja muiden tehokkaan ja vaikuttavan täytäntöönpanon varmistavien tietojen vaihto.

22 artiklan 3 a kohdassa täsmennetään, että yhteisön sisäistä yhteydenpitoa varten nimetyt elimet ovat vastuussa jouhevan tiedonvaihdon järjestämisestä.

22 artiklan 3 b kohdassa selvennetään, että vastavuoroisen avun olisi oltava maksutonta.

25 artikla

25 artiklan 2 kohtaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että komissio hyväksyy tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla selvennetään tämän asetuksen säännöksiä. Näillä säädöksillä olisi varmistettava asetuksen yhdenmukainen soveltaminen ja täytäntöönpano.

Asetus (EU) N:o 165/2014

8 artikla

8 artiklaa muutetaan älykkäiden ajopiirtureiden ominaisuuksien parantamiseksi, jotta rajatylittävässä kuljetustoiminnassa käytettävät ajoneuvot voidaan paikantaa tarkemmin. Tämä helpottaa sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanoa.

34 artikla

34 artiklassa asetetaan kuljettajille velvollisuus rekisteröidä ajopiirturiin ajoneuvonsa sijainti rajan ylittämisen jälkeen lähimmässä sopivassa pysähdyspaikassa. Tämä helpottaa sosiaalialan sääntöjen noudattamisen valvontaa. Tätä velvollisuutta ei sovelleta kuljettajiin, jotka käyttävät älykkäitä ajopiirtureita, jotka kirjaavat automaattisesti rajan ylityksen.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kuljettajien hyvät työolot ja liikenteenharjoittajien tasapuoliset liiketoimintaedellytykset ovat keskeisen tärkeitä, jotta voidaan luoda turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen tieliikennesektori. Prosessin helpottamiseksi on olennaista, että unionin sosiaalialan säännöt ovat selkeitä, tarkoituksenmukaisia, helppoja soveltaa ja valvoa ja että ne pannaan täytäntöön tehokkaasti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa.
- (2) Voimassa olevien tieliikennettä koskevien unionin sosiaalialan sääntöjen ja etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006⁹ täytäntöönpanon tehokkuuden ja vaikuttavuuden arvioinnin jälkeen oikeudellisissa puitteissa yksilöitiin tiettyjä puutteita. Viikoittaista lepoaika, lepotiloja ja monimiehitystilanteessa pidettäviä taukoja koskevien sääntöjen epäselvyys ja soveltumattomuus sekä kuljettajien kotiin palaamista koskevien sääntöjen puute johtavat erilaisiin tulkintoihin ja täytäntöönpanokäytäntöihin jäsenvaltioissa. Useissa jäsenvaltioissa on hiljattain hyväksytty yksipuolisesti toimenpiteitä, joilla pahennetaan entisestään oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua.

⁷ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁸ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (3) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 jälkiarvioinnissa vahvistettiin, että unionin sosiaalialan sääntöjen epäjohtonmukainen ja tehoton täytäntöönpano johtuu pääasiassa epäselvistä säännöistä, valvontavälineiden tehottomasta käytöstä ja jäsenvaltioiden välisestä riittämättömästä hallinnollisesta yhteistyöstä.
- (4) Selvät, alalle soveltuvat ja tasapuolisesti täytäntöönpannut säännöt ovat ratkaisevan tärkeitä myös siltä kannalta, että saavutetaan kuljettajien työolojen kohentamista koskevat poliittiset tavoitteet ja varmistetaan erityisesti vääristymätön kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja edistetään kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta.
- (5) 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.
- (6) Pitkän matkan kansainvälisiä kuljetuksia suorittavat kuljettajat viettävät pitkiä kausia poissa kotoa. Säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevat nykyiset vaatimukset pidentävät näitä kausia tarpeettomasti. Sen vuoksi on suotavaa mukauttaa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa koskevaa säännöstä niin, että kuljettajien on helpompi suorittaa kuljetuksia sääntöjen mukaisesti ja mennä kotiinsa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa varten ja saada täysi korvaus kaikista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista. On myös tarpeen säätää, että liikenteenharjoittajat järjestävät kuljettajien työn niin, että nämä kotoapoissaolon kaudet eivät ole kohtuuttoman pitkiä.
- (7) Jäsenvaltioiden välillä on eroja viikoittaista lepoaikaa koskevien vaatimusten tulkinnassa ja täytäntöönpanossa sen paikan osalta, jossa viikoittainen lepoaika olisi pidettävä. Sen vuoksi on aiheellista selvittää vaatimusta sen varmistamiseksi, että kuljettajille tarjotaan asianmukainen majoituspaikka säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja varten, jos he eivät ole kotona.
- (8) Kuljettajat joutuvat usein ennakoimattomiin olosuhteisiin, joiden vuoksi haluttuun määräpaikkaan viikoittaisen lepoajan käyttämistä varten on mahdotonta päästä rikkomatta unionin sääntöjä. On suotavaa helpottaa olosuhteisiin mukautumista kuljettajien kannalta ja antaa heille mahdollisuus päästä viikoittaisen lepoajan viettämisen määräpaikkaan rikkomatta enimmäisajoaikaa koskevia vaatimuksia.
- (9) 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.
- (10) 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 182/2011¹⁰ mukaisesti.
- (11) Sosiaalialan sääntöjen täytäntöönpanon kustannustehokkuuden parantamiseksi nykyisten ja tulevien ajopiirturijärjestelmien potentiaalia olisi hyödynnettävä

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

täysimääräisesti. Sen vuoksi ajopiirturin toimintoja olisi parannettava, jotta paikannus olisi tarkempaa, etenkin kansainvälisissä kuljetuksissa.

- (12) Sen vuoksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014¹¹ olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

- 1) Korvataan 3 artiklan h alakohta seuraavasti:

”h) ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät;”;

- 2) Lisätään 4 artiklaan r alakohta seuraavasti:

”r) ’ei-kaupallisella kuljetuksella’ muuta kuin omaan tai toisen lukuun tapahtuvaa maantiekuljetusta, josta ei saada korvausta tai joka ei tuota tuloa.”;

- 3) Korvataan 6 artiklan 5 kohdan ensimmäinen virke 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. Kirjaaminen on tehtävä käsin piirturilevyyn tai tulosteeseen taikka syötettävä manuaalisesti valvontalaitteeseen.”;

- 4) Lisätään 7 artiklaan kolmas kohta seuraavasti:

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

- 5) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan 6 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”6. Neljän peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään

- a) neljä säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai

- b) kaksi vähintään 45 tunnin pituista säännöllistä viikoittaista lepoaikaa ja kaksi vähintään 24 tunnin pituista lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa.

Edellä b alakohtaa sovellettaessa lyhennetyt viikoittaiset lepoajat on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.”;

- b) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

”7. Lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta annettavan korvaavan lepoajan on edellettävä tai seurattava välittömästi vähintään 45 tunnin pituisia säännöllistä viikoittaista lepoaikaa.”;

c) Lisätään 8 a ja 8 b kohta seuraavasti:

”8 a. 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 majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat

a) ja jotka joko tarjoaa tai maksaa työnantaja, tai

b) kuljettajan kotona tai muussa kuljettajan valitsemassa yksityistilassa.

8 b. Kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajien työ niin, että kuljettajat pystyvät viettämään vähintään yhden säännöllisen viikoittaisen lepoajan tai yli 45 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan, joka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista, kotona kunkin kolmen peräkkäisen viikon jaksolla.”;

6) Korvataan 9 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”9. 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 vuode tai makuusija.”;

7) Lisätään 12 artiklaan toinen kohta seuraavasti:

”Edellyttäen että liikenneturvallisuus ei vaarannu, kuljettaja voi poiketa siitä, mitä 8 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 6 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, jotta hän saavuttaa 8 artiklan 8 a kohdassa tarkoitetun asianmukaisen majoituspaikan pitääkseen päivittäisen tai viikoittaisen lepoajan siellä. Tällainen poikkeaminen ei saa johtaa päivittäisen tai viikoittaisen ajoajan ylittymiseen tai päivittäisten tai viikoittaisen lepoaikojen lyhentymiseen. Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan sopivaan majoituspaikkaan.”;

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.”;

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.”;

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, oikeasuhteisia rikkomusten vakavuuteen nähden Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivin 2006/22/EY¹² liitteessä III määritellyn mukaisesti, sekä varoittavia ja oikeasuhteisia. 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 komissiolle 29 artiklan toisessa kohdassa säädettyyn päivään mennessä. Niiden on ilmoitettava niihin tehdyistä muutoksista viipymättä. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.”;

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.”;

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.”;

12) Korvataan 25 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa esitetään yhteinen lähestymistapa 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.”.

2 artikla

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

1) Korvataan 8 artiklan 1 kohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:

”– kertyneellä yhteenlasketulla ajoajalla kolmen tunnin välein ja aina, kun ajoneuvo ylittää valtioiden rajan;”;

2) Korvataan 34 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”7. Saapuessaan soveltuvaan pysähdyspaikkaan kuljettajan on syötettävä digitaaliseen ajopiirturiin niiden maiden tunnuksset, joissa hän aloittaa ja lopettaa vuorokautisen työjaksonsa, ja se, missä ja milloin hän on ylittänyt rajan ajoneuvossa. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että niiden alueella kuljetustoimintoja suorittavien ajoneuvojen kuljettajien on lisättävä maan tunnukseen tarkemmat maantieteelliset erittelyt, edellyttäen että kyseiset jäsenvaltiot

¹² 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).

ovat ilmoittaneet nämä tarkemmat maantieteelliset erittelyt komissiolle ennen 1 päivää huhtikuuta 1998.”.

3 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