



2024/1258

2.5.2024

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2024/1258,

annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024,

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

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽²⁾,

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 helposti sovellettavissa ja valvottavissa ja että ne pannaan täytäntöön tehokkaasti ja johdonmukaisesti kaikkialla unionissa.
- (2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 ⁽³⁾ vahvistettuja vuorokautisia ja viikoittaisia enimmäisajoaikoja, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja 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 tiettyjä erityispiirteitä, joita maanteiden tavaraliikenteen alalla tai maanteiden säännöllisen henkilöliikenteen alalla ei ole. Maanteiden satunnaiselle henkilöliikenteelle on ominaista korostunut kausiluonteisuus sekä vaihtelevat ajoajat ja -matkat, jotka riippuvat matkustajien matkaohjelmasta. Alalla on pystyttävä mukautumaan matkustajien tarpeisiin, kuten suunnittelemattomiin ja ennakoimattomiin pyyntöihin tehdä ylimääräisiä pysähdyksiä ja muuttaa reittiä tai aikataulua, aina kun mahdollista. 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 yhteen maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen erityispiirteiden kanssa. 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.

⁽¹⁾ EUVL C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 13. maaliskuuta 2024 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja neuvoston päätös, tehty 12. huhtikuuta 2024.

⁽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).

- (5) Sen vuoksi on aiheellista mukauttaa vähimmäistauko- ja lepoaikavaatimuksia, jotta niissä otettaisiin huomioon maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen erityisvaatimukset. On myös aiheellista yhdenmukaistaa kansallisiin ja kansainvälisiin maanteiden 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, kahden viikon enimmäisajoajan eikä enimmäistyöajan osalta sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY⁽⁴⁾ mukaan lukien.
- (7) Satunnaisen henkilöliikenteen määritelmän yhdenmukaistamiseksi on tarpeen selventää, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009⁽⁵⁾ vahvistettu määritelmä kattaa sekä kansalliset että kansainväliset palvelut. Lisäksi on aiheellista päivittää säännöllisen henkilöliikenteen määritelmää viittamaan asetukseen (EY) N:o 1073/2009, jolla kumottiin neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92⁽⁶⁾.
- (8) Joustavuuden lisääminen maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien taukojen aikataulutuksessa ei saisi millään tavoin lisätä kuljettajien väsymystä tai stressiä. Olisi varmistettava, että kuljettajat pitävät välttämättömän ja riittävän levon mahdollistavia vähimmäistaukoja. Siksi on tarpeen määrittää yksittäisten taukojen vähimmäiskesto. Maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien olisi voitava jakaa pakollinen taukonsa kahdeksi vähintään 15 minuutin pituiseksi tauoksi, samalla kun noudatetaan vaadittua kokonaiskestoltaan vähintään 45 minuutin taukoa. Joustavuuden lisääminen kyseisten taukojen aikataulutuksessa ei kuitenkaan saisi estää kuljettajia pitämästä taukoja, jotka ovat vaaditun vähimmäiskeston pituisia taukoja pidempiä, tai pitämästä ylimääräisiä taukoja.
- (9) Jotta varmistetaan, että maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien lepoaikojen aikataulutuksessa sallittua suurempaa joustavuutta ei käytetä väärin, on tärkeää rajata selkeästi tämän jouston käyttötilanteet. Kuljettajien olisi näin ollen voitava lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta enintään tunnilla, jos kyseisen vuorokauden aikana kertynyt ajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia, ja heidän olisi voitava lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta vain suorittaessaan vähintään kuusi päivää kestäviä satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoisia palveluja. Tällaista joustoa olisi rajoitettava edelleen siten, että kyseistä poikkeusta lepoaikoja koskevista säännöistä voidaan käyttää vain kerran kunkin matkan aikana tai kahdesti, jos on kyse vähintään kahdeksan päivää kestävästä satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoisista palveluista. Kyseisen poikkeuksen käyttö ei vaikuta viikoittaisen lepoajan viimeiseen alkamisaikaan. Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi vaikuttavaa ja tehokasta, ajopiirturirekistereiden lisäksi olisi käytettävä paperilla tai sähköisessä muodossa olevaa jäljennöstä kuljetuskirjasta, kunnes sähköinen kuljetuskirja on saatavilla.
- (10) Euroopan työviranomainen (ELA) tukee tarvittaessa toimivaltaisten kansallisten viranomaisten suorittamia tarkastuksia, jotka koskevat taukoja ja lepoaikoja koskevien tämän asetuksen säännösten noudattamista.
- (11) Se, että mahdollisuus lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla sallitaan vain kansainvälisessä satunnaudessa henkilöliikenteessä, heikentää yhdenvertaista kohtelua ja mahdollisuutta vääristymättömään ja oikeudenmukaiseen kilpailuun toimijoiden, erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten, välillä. Kansallisen satunnaisen henkilöliikenteen palveluja voitaisiin yhtä hyvin tarjota samoin ehdoin kuin kansainvälisen satunnaisen henkilöliikenteen palveluja, kun on kyse matkan pituudesta, matkan kestosta tai matkustajille tarjottavista palveluista. Näin ollen myös kansallisessa satunnaudessa henkilöliikenteessä olisi voitava hyödyntää tällaista mahdollisuutta lykätä viikoittaista lepoaikaa.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

⁽⁶⁾ 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).

- (12) Täytäntöönpanon valvonnan helpottamiseksi kuljettajien olisi pidettävä ajoneuvossa ja koko matkan ajan kuljetuskirjaa, joka sisältää keskeiset tiedot matkasta. Tällaista kuljetuskirjaa käytetään jo asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisessa kansainvälisessä satunnaisessa henkilöliikenteessä. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014⁽⁷⁾ käsin tehtyjä merkintöjä koskevien säännösten mukaisesti kuljettajien olisi myös pidettävä ajoneuvossa kuljetuskirjoista paperiversiolla tai sähköisessä muodossa olevat jäljennökset, jotka kattavat edeltävien 28 päivän aikana ja 31 päivästä joulukuuta 2024 alkaen edeltävien 56 päivän aikana harjoitetun maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen.
- (13) Tehokkaan ja vaikuttavan täytäntöönpanon parantamiseksi olisi otettava käyttöön valvontatoimenpiteitä ja -vaatimuksia hyödyntäen kaikilta osin digitaalisia välineitä. Komission olisi arvioitava, mitkä toimenpiteet ovat asianmukaisia kuljetuskirjan sähköistämiseksi.
- (14) Jotta voidaan varmistaa tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen henkilöliikenteen palvelut sekä kuljettajien hyvät työ- ja ajo-olosuhteet, komission olisi arvioitava satunnaiseen henkilöliikenteeseen sovellettavien sääntöjen täytäntöönpanoa ja niiden vaikutusta kuljettajien työoloihin ja alan houkuttelevuuteen. Komission olisi erityisesti seurattava tällä asetuksella käyttöön otettujen poikkeusten käyttöä tarkastelemalla, onko poikkeuksen kattamalla ajanjaksolla kertynyt kokonaisajoaika liiallinen, lisääkö se kuljettajien väsymystä ja stressiä, tai vaikuttaako se liikenneturvallisuuteen.
- (15) Asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat kyseisen asetuksen ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt ja varmistavat kyseisten sääntöjä täytäntöönpanon. Unionin tuomioistuimien täsmäsi asiassa C-906/19⁽⁸⁾ 9 päivänä syyskuuta 2021 antamassaan tuomiossa, että jäsenvaltiot eivät voi määrätä seuraamusta sen jälkeen, kun ne ovat havainneet asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisen, joka on tehty toisen jäsenvaltion alueella ja josta ei ole vielä määrätty seuraamusta. Unionin tuomioistuin totesi, että siltä osin kuin tällä voimassa olevaan unionin säännöstöön liittyvällä seikalla voi olla kielteisiä vaikutuksia kuljettajien työoloihin ja liikenneturvallisuuteen, unionin lainsäätäjän asiana on päättää mahdollisesta muutoksesta. Koska asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 rikkomiset tapahtuvat usein samanaikaisesti ja koska asetuksen (EU) N:o 165/2014 tarkoituksena on varmistaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattaminen, on aiheellista, että yritykselle tai kuljettajalle voidaan määrätä seuraamuksia molempien asetusten rikkomisista, jos tällaiset rikkomiset havaitaan yhden jäsenvaltion alueella mutta ne on tehty toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.
- (16) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat oikeudenmukaisen kilpailun varmistaminen, työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen yhdenmukaistamalla maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sekä sen varmistaminen, että jäsenvaltiot voivat määrätä niiden alueella havaittuja ajopiirturisääntöjen rikkomuksia koskevia seuraamuksia riippumatta siitä, missä kyseiset rikkomukset tapahtuivat, vaan ne voidaan tavoitteiden luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (17) Komission olisi työmarkkinaosapuolten ja jäsenvaltioiden osallistuessa täysimääräisesti edistettävä tämän asetuksen täytäntöönpanoa, soveltamista ja noudattamisen valvontaa koskevaa yhteistä lähestymistapaa muun muassa laatimalla suuntaviivoja ja edistämällä yhteistyötä kaikkien asianomaisten osapuolten välillä.
- (18) Tämän asetuksen asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komission olisi sisällytettävä siihen mahdollisimman pian komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/799⁽⁹⁾ tai sen korvaavan täytäntöönpanosäädöksen uudelleentarkastelun yhteydessä ja viimeistään 18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta älykkäitä ajopiirtureita koskevat tekniset eritelmät, jotka helpottavat valvontaviranomaisten suorittamia vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, niin että älykkäät ajopiirturit myös kirjaavat sen, harjoitetaanko ajoneuvolla säännöllistä vai satunnaista henkilöliikennettä.
- (19) Sen vuoksi asetukset (EY) N:o 561/2006 olisi muutettava vastaavasti,

⁽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⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 9.9.2021, FO vastaan Ministère public, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, 45 kohta.

⁽⁹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/799, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, ajopiirturien ja niiden osien rakentamista, testaamista, asentamista, käyttöä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 täytäntöönpanemisesta (EUVL L 139, 26.5.2016, s. 1).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) korvataan 4 artiklan n alakohta seuraavasti:

"n) "säännöllisellä henkilöliikenteellä" Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 (*) 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä "säännöllistä liikennettä" ja 2 artiklan 3 alakohdassa määriteltyä "säännöllistä erityisliikennettä" riippumatta siitä, onko se kansallista vai kansainvälistä;

n a) "satunnaisella henkilöliikenteellä" asetuksen (EY) N:o 1073/2009 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä "satunnaisliikennettä", riippumatta siitä, onko se kansallista vai kansainvälistä;

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).";

2) lisätään 7 artiklaan toisen kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

"Satunnaista henkilöliikennettä harjoittavan kuljettajan osalta ensimmäisessä kohdassa tarkoitettu tauko voidaan myös korvata kahdella vähintään 15 minuutin pituisella tauolla, jotka jakautuvat ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulle ajoajalle siten, että noudatetaan ensimmäisen kohdan säännöksiä.";

3) muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

"2 a. Edellyttäen, että liikenneturvallisuus ja kuljettajan työolot eivät vaarannu, satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoista palvelua harjoittava kuljettaja voi, kun palvelun kesto on vähintään kuusi peräkkäistä 24 tunnin jaksoa, poiketa 2 kohdan ensimmäisestä alakohdasta pitämällä vuorokautisen lepoajan kerran enintään 25 tunnin kuluessa edellisen vuorokautisen lepoajan tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä edellyttäen, että kyseisen päivän yhteenlaskettu kokonaisajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia. Kyseistä poikkeusta voidaan samojen edellytysten mukaisesti käyttää kahdesti satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoisessa palvelussa, jonka kesto on vähintään kahdeksan peräkkäistä 24 tunnin jaksoa. Kyseisen poikkeuksen käyttö ei vaikuta sovellettavan lainsäädännön mukaiseen enimmäistyöaikaan.";

b) muutetaan 6 a kohta seuraavasti:

i) korvataan johdantokappale seuraavasti:

"Poiketen siitä, mitä 6 kohdassa säädetään, satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoista palvelua harjoittava kuljettaja voi lykätä viikoittaista lepoaika enintään kaksitoista perättäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna, edellyttäen että:";

ii) poistetaan a alakohta;

iii) lisätään alakohta seuraavasti:

"Komissio tarkastelee 16 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja kuljetuskirjan sähköistämisvaihtoehtoja laajempien tieliikennealan digitalisointia edistävien toimien yhteydessä.";

4) lisätään 16 artiklaan kohdat seuraavasti:

"4. Tienvarsitarkastuksia varten ja kunnes sähköinen kuljetuskirja on saatavilla, kuljettajan on voitava perustella 7 artiklan kolmannen kohdan sekä 8 artiklan 2 a ja 6 a kohdan mukaisten poikkeusten käyttö

- a) pitämällä ajoneuvossa täytettyä kuljetuskirjaa, joka sisältää asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti vaaditut tiedot, jotka kuljetusyrityksen on annettava kuljettajalle ennen kutakin matkaa; ja
- b) pitämällä ajoneuvossa tällaisista kuljetuskirjoista paperiversiona tai sähköisessä muodossa olevia jäljennöksiä, jotka kattavat edeltävät 28 päivää, ja 31 päivästä joulukuuta 2024 alkaen edeltävät 56 päivää.

Edellä b kohdan ensimmäisessä alakohdassa olevan veloitteen soveltaminen päättyy viimeistään siinä vaiheessa, kun ajoneuvossa käytetään ajopiirturia, joka mahdollistaa 5 kohdassa tarkoitetun henkilöliikennepalvelun tyypin kirjaamisen.

Kansallisessa liikenteessä voidaan käyttää kansainvälisen liikenteen kuljetuskirjaa, jossa ilmoitetaan sen käyttö kansallisessa liikenteessä. Komissio voi tarvittaessa hyväksyä täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan kansallisten palvelujen kuljetuskirjan muoto vaatimuksenmukaisuuden tarkastusten yksinkertaistamiseksi. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Komissio arvioi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien kuljetuskirjan sähköistämisvaihtoehtoja suhteessa toteutettavuuteen, kustannustehokkuuteen ja siihen, mitä vaikutuksia niillä on täytäntöönpanoon ja kuljettajien työoloihin, ja esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle tarvittaessa tällaista sähköistämistä koskevan lainsäädäntöehdotuksen.

Kyseisen arvion on katettava sellaisen sähköisen kuljetuskirjan kehittäminen, joka sisältää asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti vaaditut tiedot, jotta tällaiset tiedot voidaan rekisteröidä ennen matkan alkua sähköisesti monikielisessä käyttöliittymässä, johon liikenteenharjoittajilla on pääsy. Komissio voi tätä varten myös tarkastella mahdollisuutta kehittää yksi tai useampi uusi moduuli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 (*) perustettua sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmää varten.

5. Jotta voidaan varmistaa 7 artiklan kolmannen kohdan ja 8 artiklan 2 a ja 6 a kohdan yhdenmukainen soveltaminen ja täytäntöönpanon valvonta, komissio hyväksyy mahdollisimman pian komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/799 (**) tai sen mahdollisesti korvanneen täytäntöönpanosäädöksen uudelleentarkastelun yhteydessä ja viimeistään 23 päivänä marraskuuta 2025 täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan asianmukaiset tekniset eritelmät, joiden avulla voidaan rekisteröidä ja tallentaa ajopiirturiin tietoja henkilöliikenteen tyypistä eli säännöllisestä tai satunnaisesta henkilöliikenteestä. Kyseisten täytäntöönpanosäädösten soveltamispäivä vahvistetaan sen jälkeen, kun asianomaisia sidosryhmiä on kuultu. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1024/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 1).

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

- 5) lisätään artikla seuraavasti:

"17 a artikla

Komissio laatii 31 päivään joulukuuta 2028 mennessä kertomuksen, jossa arvioidaan tämän asetuksen satunnaisen henkilöliikenteen alaan liittyvien säännösten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja sosiaalisiin näkökohtiin, erityisesti kuljettajien työoloihin. Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komissio tekee asiaa koskevia lainsäädäntöehdotuksia, jos se katsoo sen asianmukaiseksi.";

- 6) korvataan 19 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

2 artikla

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

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

Tehty Strasbourgissa 24 päivänä huhtikuuta 2024.

Euroopan parlamentin puolesta

Puheenjohtaja

R. METSOLA

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. MICHEL