

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 selitys yhdenmukaisen tienvarsivalvonnan helpottamiseksi



Sisällys

1. Tarkoitus ja kohde	5
2. Kuljettajien ajoaikoja koskevat säännöt	7
2.1 Johdanto	7
2.1.1 AETR-sopimus	7
2.1.2 Seuraamukset	8
2.1.4 Kuljettajien kohtelu	8
2.1.4.1 Viestintä	8
2.1.4.2 Asiakirjojen esittäminen	8
2.1.4.3 Asenne	9
2.1.5 Asiakirjan jäsentely	9
2.2 Asetus (EY) N:o 561/2006	10
2.2.1 1 artikla	10
2.2.1.1 Teksti	10
2.2.1.2 Rikkomukset	10
2.2.1.3 Tienvarsitarkastus	10
2.2.2 2 artikla	11
2.2.2.1 2 artiklan 1 kohta	11
2.2.2.1.1 Teksti	11
2.2.2.1.2 Rikkomukset	11
2.2.2.1.3 Tienvarsitarkastus	11
2.2.2.2 2 artiklan 2 kohta	13
2.2.2.2.1 Teksti	13
2.2.2.2.2 Rikkomukset	13
2.2.2.2.3 Tienvarsitarkastus	13
2.2.2.3 2 artiklan 3 kohta	14
2.2.2.3.1 Teksti	14
2.2.2.3.2 Rikkomukset	14
2.2.2.3.3 Tienvarsitarkastus	14
2.2.3 3 artikla	19
2.2.3.1 Teksti	19
2.2.3.2 Rikkomukset	19
2.2.3.3 Tienvarsitarkastus	19
2.2.4 4 artikla	23
2.2.4.1 Teksti	23
2.2.4.2 Rikkomukset	25
2.2.4.3 Tienvarsitarkastus	25
2.2.5 5 artikla	28
2.2.5.1 Teksti	28
2.2.5.2 Rikkomukset	28
2.2.5.3 Tienvarsitarkastus	28
2.2.6 6 artikla	29
2.2.6.1 Teksti	29
2.2.6.2 Rikkomukset	29
2.2.6.3 Tienvarsitarkastus	29
2.2.7 7 artikla	34
2.2.7.1 Teksti	34

2.2.7.2	Rikkomukset	34
2.2.7.3	Tienvarsitarkastus.....	34
2.2.8	8 artikla	37
2.2.8.1	Teksti.....	37
2.2.8.2	Rikkomukset	38
2.2.8.3	Tienvarsitarkastus.....	38
2.2.8.4	Kahdentoista päivän sääntö	46
2.2.8.5	Lepoajan keskeyttäminen hätätilanteessa.....	46
2.2.9	9 artikla	47
2.2.9.1	Teksti.....	47
2.2.9.2	Rikkomukset	47
2.2.9.3	Tienvarsitarkastus.....	47
2.2.10	10 artikla	50
2.2.10.1	Teksti.....	50
2.2.10.2	Rikkomukset.....	50
2.2.10.3	Tienvarsitarkastus	51
2.2.11	11 artikla	52
2.2.11.1	Teksti.....	52
2.2.11.2	Rikkomukset.....	52
2.2.11.3	Tienvarsitarkastus	52
2.2.12	12 artikla	53
2.2.12.1	Teksti.....	53
2.2.12.2	Rikkomukset.....	53
2.2.12.3	Tienvarsitarkastus	53
2.2.13	13 artikla	54
2.2.13.1	Teksti.....	54
2.2.13.2	Rikkomukset.....	55
2.2.13.3	Tienvarsitarkastus	55
2.2.14	14 artikla	56
2.2.14.1	Teksti.....	56
2.2.14.2	Rikkomukset.....	56
2.2.14.3	Tienvarsitarkastus	56
2.2.15	15 artikla	57
2.2.15.1	Teksti.....	57
2.2.15.2	Rikkomukset.....	57
2.2.15.3	Tienvarsitarkastus	57
2.16	16 artikla	58
2.2.16.1	Teksti.....	58
2.2.17	17 ja 18 artikla	59
2.2.18	19 artikla	59
2.2.18.1	Teksti.....	59
2.2.18.2	Rikkomukset.....	59
2.2.18.3	Tienvarsitarkastus	59
2.2.19	20 artikla	60
2.2.19.1	Teksti.....	60
2.2.19.2	Rikkomukset.....	60
2.2.19.3	Tienvarsitarkastus	60
2.2.20	21 artikla	61
2.2.20.1	Teksti.....	61

2.2.20.2	Rikkomukset.....	61
2.2.20.3	Tienvarsitarkastus.....	61
2.2.21	22–29 artikla.....	61
3.	Asetus (ETY) N:o 3821/85 – Ajopiirturilaitteita ja kirjaamista koskevat säännöt	62
3.1	Asetus (ETY) N:o 3821/85	62
3.1.1	3 artikla	63
3.1.1.1	Teksti.....	63
3.1.1.2	Rikkomukset	63
3.1.1.3	Tienvarsitarkastus.....	63
3.1.2	13 artikla	64
3.1.2.1	Teksti	64
3.1.2.2	Rikkomukset	64
3.1.2.3	Tienvarsitarkastus.....	64
3.1.3	14 artikla	65
3.1.3.1	Teksti.....	65
3.1.3.2	Rikkomukset	66
3.1.3.3	Tienvarsitarkastus.....	67
3.1.4	15 artikla	68
3.1.4.1	Teksti.....	68
3.1.4.2	Rikkomukset	70
3.1.4.3	Tienvarsitarkastus.....	70
3.1.5	16 artikla	77
3.1.5.1	Teksti.....	77
3.1.5.2	Rikkomukset	77
3.1.5.3	Tienvarsitarkastus.....	78
Liite 1	.....	79
Ohje 1	.....	79
Ohje 2	.....	80
Ohje 3	.....	81
Ohje 4	.....	82
Ohje 5	.....	83
Ohje 6	.....	84
Liite 2	.....	85
Komission selvennys 1	.....	85
Komission selvennys 2	.....	86
Komission selvennys 3	.....	87
Komission selvennys 4	.....	88
Komission selvennys 5	.....	89
Liite 3	.....	90
Asetuksen (EY) N:o 561/2006 tiivistelmä		90
Liite 4	.....	91
Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tiivistelmä.....		91

1. Tarkoitus ja kohde

Tässä asiakirjassa on tarkoitus esittää yhteisesti sovittu asetusta (EY) N:o 561/2006¹ koskeva helppotajuinen selitys direktiivin 2006/22/EY² mukaisia tienvarsitarkastuksia varten.

Asiakirjan sisältö on syntynyt TRACE-työryhmän pohdintojen tuloksena, ja siinä otetaan huomioon neuvottelut ammattialan eri järjestöjen kanssa, joita ovat muun muassa Kansainvälinen maantiekuljetusliitto (IRU) ja *Union Européenne des Transporteurs Routiers* (EUTR). Neuvotteluja on käyty myös lainvalvontaviranomaisten kanssa. Viimeksi mainittuja ovat neuvotteluissa edustaneet *Euro Contrôle Route* (ECR) ja *Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement* (CORTE). Lisäksi kaikkien 27 jäsenvaltion lainvalvontaviranomaisilla on ollut mahdollisuus antaa lausuntoja.

Tässä asiakirjassa annetut selitykset muodostuvat siten osittain nykyisistä kiistattomista käytännöistä ja osittain viittauksista saatavilla olevaan ohjausmateriaaliin, kuten ohjeistoihin, selvennyksiin ja oikeuskäytäntöön, silloin kun neuvotteluissa on käynyt ilmi, että valvontaelinten käytännöt vaihtelevat.

Asiakirjan on koostanut pieni työryhmä, johon kuului erittäin kokeneita lainvalvontaviranomaisia. Työryhmän pohdinnat jaettiin automaattisesti edellä mainittujen organisaatioiden kautta kommentointia ja palautteen antamista varten, jotta yleinen yhteisymmärrys asiakirjan sisällöstä olisi mahdollisimman suuri. Työryhmä on käsitellyt kaiken palautteen ja ottanut sen huomioon asiakirjassa, jos mahdollista. Sisällöstä ei kuitenkaan voida väittää vallitsevan täydellistä yksimielisyyttä, koska vastaamatta jättämistä ei voida pitää myönteisenä palautteena.

Käsittelyssä jäi avoimeksi joitakin kysymyksiä, joiden työryhmä katsoi estävän asetuksen selittämisen parhaalla mahdollisella tavalla. Niiden selvittämiseen on pyydetty komission apua, ja ne on toimitettu komissiolle erillisessä asiakirjassa. Komissio on ilmoittanut, etteivät kysymykset estä hankkeen loppuun saattamista.

Näin ollen hankeryhmä katsoo, että asiasta on neuvoteltu riittävästi ja että tämän asiakirjan sisältö on hyvä perusta pätevien ja tarkoituksenmukaisten oppimateriaalien laatimiseen. Asiakirjan perusteella laadittava oppimateriaali käsittää opettajan oppaan muistiinpanoineen, opintosuunnitelman, työkirjan, koeharjoitukset, PowerPoint-esityksen ja suositukset kenttäkoulutusta varten.

Tuotettavat oppimateriaalit on tarkoitettu uusien valvontaviranomaisten peruskoulutukseen ja kokeneille virkamiehille asioiden kertaukseen.

Jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan paketti käyttöön laaja-alaisen valvontaviranomaisten koulutuksen yhdeksi moduuliksi.

Oppimateriaalin yleinen tarkoitus on edistää valvontaviranomaisten ammatillisen tason parantamista.

Asiakirjan kohteena on asetuksen (EY) N:o 561/2006 helppotajuinen selitys, mutta käytännössä asetusta ei voida selittää viittaamatta asetuksen (ETY) N:o 3821/85³ vaatimukseen. Koko asetusta (ETY) N:o 3821/85 koskevat selitykset eivät kuitenkaan sisälly tähän asiakirjaan.

Asiakirjassa käsiteltävät parhaat toimintatavat ja rikkomusten tunnistamista varten valvontaviranomaisille annettavat ohjeet on tarkoitettu nimenomaan tienvarsitarkastusten yhteyteen.

Yrityksiin tai liikenteenharjoittajiin kohdistettavilla tarkastuksilla on lähes poikkeuksetta paremmat resurssit ja vähemmän ajallisia rajoitteita, joten niissä voidaan odottaa

perusteellisempaa toimintatapaa. Tällä asiakirjalla on kuitenkin merkitystä myös tällaisissa lainvalvontatarkastuksissa.

Tämän asiakirjan sisältö perustuu uusimpiin käytettävissä oleviin tietoihin, ja sen tuleva arvo riippuu siitä, että se saatetaan säännöllisesti ajan tasalle, jotta päätökset, lain tulkinnat ja muutokset voidaan ottaa huomioon sitä mukaa, kuin niitä syntyy. Lisäksi komission on voitava auttaa selventämään aiemmin mainittuja, hankkeessa yksilöityjä ongelmakohtia.

2. Kuljettajien ajoaikoja koskevat säännöt

2.1 Johdanto

Kuljettajien ajoaikoja ja ajopiirtureita koskevat säännöt otettiin yhteisön laajuisesti käyttöön 25. maaliskuuta 1969 annetulla **neuvoston asetuksella (ETY) N:o 543/69**⁴. Asetuksella otettiin käyttöön

- kuljettajien, autonapumiesten ja rahastajien alaikärajat
- yhtäjaksoista ja vuorokautista ajoaikaa koskevat rajat
- taukojen sekä vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen vähimmäiskesto ja muut edellytykset
- vaatimukset kirjata toiminta ja edistää sen automaattista tallennusta.

Tavoitteena oli parantaa tieliikennealalla työskentelevien sosiaalisia oloja ja liikenneturvallisuutta sekä käsitellä tie-, raide- ja sisävesiliikenteen kilpailuun liittyviä ongelmakohtia.

Asetus (ETY) N:o 543/69 kumottiin 20. joulukuuta 1985 annetulla **asetuksella (ETY) N:o 3820/85**⁵, joka vuorostaan kumottiin 11. huhtikuuta 2006 annetulla **asetuksella (EY) N:o 561/2006**. Peräkkäisillä asetuksilla pyrittiin etenemään edeltävän asetuksen tavoitteiden saavuttamisessa, korjaamaan asetustekstien laadinnassa syntyneitä epätarkkuuksia ja ottamaan huomioon muut asiaan liittyvät säädökset.

Tässä asiakirjassa pyritään selittämään asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännöksiä lainmukaisuusvalvonnan yhteydessä. Tätä varten on toistettava peräkkäisten asetusten tavoitteet, jotka ovat

- liikenneturvallisuuden parantaminen
- tieliikenteen henkilöstön sosiaalisten olojen parantaminen
- tasapuolisen kilpailun edistäminen tieliikennealan sisällä ja muiden liikennemuotojen kanssa.

Asetuksen tavoitteena on myös edistää jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytäntöjen parantamista sekä toimintatapojen parantamista tieliikennealalla.

2.1.1 AETR-sopimus

Ajoneuvon tai kuljettajan matkan luonteesta riippuen saatetaan soveltaa AETR-sopimusta⁶. AETR-sopimus ja asetus (EY) N:o 561/2006 saatettiin 26. syyskuuta 2010 vastaamaan läheisesti toisiaan. Ajoneuvon matkan luonteen oikea yksilöiminen on tärkeää, samoin kuin muut tekijät, ennen kuin voidaan päättää, mitä oikeudellista välinettä sovelletaan. Valvontaviranomaisten on osattava yksilöidä, mitä säännöstä tai määräystä on rikottu, jotta lailliset edellytykset täyttyvät, muutoin syytteen riitauttaminen muotoseikkojen perusteella saattaa onnistua.

2.1.2 Seuraamukset

On jäsenvaltioiden asia säätää näiden sääntöjen rikkomista koskevista seuraamuksista, mutta niiden olisi sovellettava vähintään seuraamuksia, joilla rikkomus korjataan. Jos esimerkiksi kuljettajan todetaan rikkoneen vuorokautista lepoaikaa koskevia säännöksiä, häntä olisi vaadittava täyttämään tämä velvoite, ennen kuin hänen annetaan jatkaa matkaansa, riippumatta siitä, määrätäänkö myös sakko.

2.1.3 Tienvarsitarkastukset

Tienvarsitarkastuksia, joilla seurataan asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85, AETR-sopimuksen ja muiden säännösten noudattamista, edellytetään direktiivin 2006/22/EY mukaisesti. Direktiivissä edellytetään, että ”tienvarsitarkastukset toteutetaan tehokkaasti ja nopeasti, jotta niihin kuluisi mahdollisimman vähän aikaa ja jotta niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän viivytystä kuljettajalle”.

Lisäksi linja-autojen kuljettajia koskevat tarkastukset olisi paras suorittaa silloin, kun ajoneuvossa ei ole matkustajia.

Direktiivissä käsitellään myös sitä, mitä vaatimuksia on yleisesti seurattava.

Kun valvontatarkastusten sijaintia päätetään, olisi otettava huomioon tienvarsitarkastusten kohteena olevien kuljettajien hyvinvointi, kuten wc:n käyttömahdollisuus ajokiellon yhteydessä joko suoraan tai ohjaamalla kuljettaja sopivaan paikkaan. Valvontaviranomaisten on nähtävä suorittavan tehtävänsä puolueettomasti ja tasapuolisesti. Heidän olisi pyrittävä kohtelemaan muita samoin kuin haluaisivat itseään kohdeltavan.

Kaikki nämä näkökohdat on nähtävä suhteessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 tavoitteisiin (katso kohta 2.1).

2.1.4 Kuljettajien kohtelu

2.1.4.1 Viestintä

Valvontaviranomaiset kohtaavat monia kuljettajia monista eri maista, joten viestintävaikeudet ovat väistämättömiä.

Jokaisen kuljettajan jokaisesta maasta voidaan odottaa olevan tietoinen siitä, että hänen on valvontatarkastuksissa esitettävä viranomaisille tiettyjä asiakirjoja. Valvontaviranomaiset eivät tarvitse erikoistunutta kielitaitoa varmistaakseen, että asiakirjat esitetään.

Valvontaviranomaisten on kuitenkin paitsi tarkastettava nämä asiakirjat ja todettava niiden pätevyys, myös pystyttävä tulkitsemaan niihin sisältyviä tietoja, jotta lain noudattaminen voidaan tarkastaa. Tämä vaatii väistämättä jonkin muotoista vuoropuhelua, ja virkamiehet voisivat esimerkiksi käyttää tulkkipalveluja ja käännettyjä selityksiä, jotta sekä kuljettajien että valvontaviranomaisten olisi helpompi ymmärtää tarkastukseen liittyvät seikat.

2.1.4.2 Asiakirjojen esittäminen

Voi olla, että valvontaviranomaiset saavat tosiseikat selville vain tutkimalla muita tietoja, joita kuljettajalla on hallussaan, kuten polttoainekuitteja, lauttalippuja jne. Kuljettajalta olisi siksi pyydyttävä tällaisia asiakirjoja, joita olisi verrattava muihin ajallisiin kirjauksiin. Viranomaisten

olisi kuitenkin oltava tietoisia siitä, että oikeus pyytää tällaisia asiakirjoja on rajoitettu. Tällaisten asiakirjojen esittämättä jättäminen ei välttämättä merkitse rikkomuksen peittely-yritystä.

Pyydettyäessä on esitettävä seuraavat asiakirjat:

passi, ajokortti, ajopiirturin levyt tai tiedot, kuljettajakortti, tulosteet, yhteisölupa, ajoneuvon tekniset asiakirjat, kuljettajakoulutustodistus, vakuutusasiakirjat, ajolupa (jos kuljettaja on EU:n ulkopuolelta), todiste aiemmasta rikkomuksesta määrätystä seuraamuksesta, CMR-asiakirjat, matkustajaluettelo ja kaikki vaaralliseen lastiin liittyvät asiakirjat.

2.1.4.3 Asenne

Jotta valvontaviranomaiset voivat hoitaa tehtävänsä liikenneturvallisuuden ja tasapuolisen kilpailun edistämiseksi seuraamalla tätä varten suunniteltujen säännösten noudattamista, heidän pitäisi hyväksyä kuljettajan esittämät tallenteet tapahtumien todellisena kuvauksena, ellei heillä ole syytä epäillä muuta. Sen jälkeen heidän on tehtävä tarvittavat tiedustelut saadakseen selville kaikki tosiasiat, jotta he voivat olla varmoja tallenteiden aitoudesta ja säännösten noudattamisesta.

Viranomaisten ei pitäisi tehdä ennakko-otaksumia kuljettajien tai yritysten syyllisyydestä, ennen kuin he löytävät todisteita siitä, vaikkakin heillä on oikeus ottaa huomioon yrityksen ajoneuvoihin aiemmin tehtyjen valvontatarkastusten tulokset toimintaansa kohdentaessaan. Heidän olisi varottava käyttäytymistä tavalla, jota kuljettajat pitäisivät ylimielisenä ja alentuvana ja jolla vain luodaan esteitä viranomaisen ja kuljettajan välille.

Valvontaviranomaisten olisi käytettävä ammatillista harkintaa rikkomuksia arvioidessaan ja otettava huomioon lieventävät olosuhteet sekä sääntöjen noudattamista vaikeuttavat ylivoimaiset esteet, joita kaupalliseen kuljetustoimintaan monilta tahoilta kohdistuva paine aiheuttaa.

Heidän olisi varmistettava, että tiedustelut tehdään ammattimaisesti, objektiivisesti ja puolueettomasti.

2.1.5 Asiakirjan jäsentely

Tässä asiakirjassa käsitellään kutakin asetuksen (EY) N:o 561/2006 artiklaa erityisesti siltä kannalta, mikä on niiden vaikutus valvontaviranomaisten suorittamiin tienvarsitarkastuksiin. Tästä lähestymistavasta johtuu, että useita artikloja ei käsitellä tässä yksityiskohtaisesti, sillä vaikka ne ovat tärkeitä, niillä ei katsota olevan tässä yhteydessä merkitystä.

Vastaavasti otetaan huomioon tiettyjä asetuksen (ETY) N:o 3821/85 artikloja, jotka ovat tehokkaan tienvarsivalvonnan ennakoedellytys.

Tavanomaisten rikkomusten yksilöinnissä viitataan direktiivin 2006/22/EY⁷ (sellaisena kuin se on muutettuna) liitteessä III olevaan vakavuusluokitteluun.

2.2 Asetus (EY) N:o 561/2006

2.2.1 1 artikla

2.2.1.1 Teksti

Tässä asetuksessa vahvistetaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi erityisesti tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämän asetuksen säännöksillä pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.

2.2.1.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.1.3 Tienvarsitarkastus

Artiklalla ei ole suoraa vaikutusta valvontaviranomaisten työhön, mutta siinä muistutetaan hyödyllisellä tavalla asetuksen tarkoituksesta.

2.2.2. 2 artikla**2.2.2.1 2 artiklan 1 kohta****2.2.2.1.1 Teksti**

Tätä asetusta sovelletaan maanteiden

- a) tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia; tai*
b) henkilöliikenteeseen, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettu tällaiseen käyttöön.

2.2.2.1.2 Rikkomukset

Ei ole

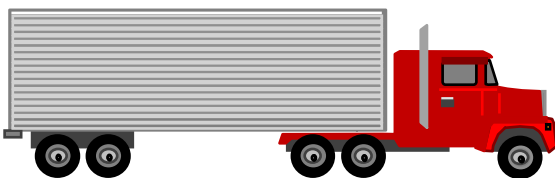
2.2.2.1.3 Tienvarsitarkastus

Artiklassa määritellään asetuksen soveltamisala. Siinä täsmennetään niiden ajoneuvojen koko ja kapasiteetti, joiden kuljettajien on noudatettava asetuksen vaatimuksia. Artiklan 1 kohdassa käsitellään soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen fyysistä kokoa ja kapasiteettia.

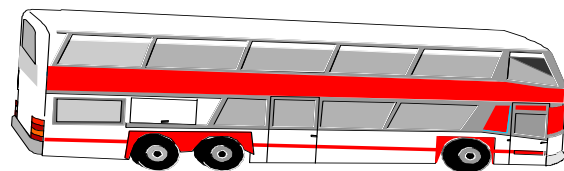
Valvontaviranomaisen on määritettävä, kuuluuko noudattamisen seurantatoimien kohteeksi harkittu ajoneuvo soveltamisalaan. Samalla on otettava huomioon 3 artiklassa mainitut ajoneuvot, jotka eivät kuulu soveltamisalaan, ja 13 artiklassa luetellut kansalliset poikkeukset. Asetuksen 3 artiklassa määritellään tietyt ajoneuvotyytit, jotka eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan.

Jokainen jäsenvaltio saa myöntää vapautuksen 5–9 artiklan soveltamisesta ajoneuvoille, jotka kuuluvat jäsenvaltiossa käytettävien 13 artiklassa lueteltujen poikkeusten piiriin (katso lisätietoja 13 artiklan kohdalta).

- **On todettava, kuuluuko tarkastettava ajoneuvo asetuksen soveltamisalaan.**



Yli 3,5 tonnia



Yli kahdeksan matkustajapaikkaa

Tavara-ajoneuvot – Useimpien suurten tavara-ajoneuvojen kohdalla silmämääräinen tarkastus riittää vahvistamaan, kuuluuko ajoneuvo asetuksen soveltamisalaan, mutta pienehköillä ajoneuvoilla on tarpeen tarkastaa kuljettajalla olevat tekniset asiakirjat ja/tai ajoneuvoon kiinnitetyt valmistajan tiedot, jotta suurin sallittu massa voidaan todeta.

Matkustaja-ajoneuvot – Lasketaan matkustajapaikkojen lukumäärä ja tarkastetaan ajoneuvon tekniset asiakirjat.

Matkustaja-ajoneuvoista on sallittua poistaa istuimia paikkakapasiteetin pienentämiseksi alle kymmeneen, kuljettaja mukaan luettuna, jos muutos on yksityiskohtaisesti vahvistettu ajoneuvon teknisissä asiakirjoissa. Valvontaviranomaisten olisi tiedettävä, että prosessi, jolla istuinmäärän vähentämistä säännellään, vaihtelee eri jäsenvaltioissa.

Huomautus: Ajoneuvon on oltava suunniteltu tavaroiden tai matkustajien kuljetukseen, johon sitä on tavanomaisesti käytettävä. Siten liikkuva nosturi tai betoninpumppauskone (jossa ei kuljeteta betonia) on automaattisesti soveltamisalan ulkopuolella.



Tulos

Soveltamisalaan kuuluva – ajoneuvon rakenteen kannalta: asetuksen (EY) N:o 561/2006 vaatimusten noudattamista koskevaa tarkastusta voidaan jatkaa.

Soveltamisalan ulkopuolella: tarkastus lopetetaan tai jatketaan muuta kuin asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaista tarkastusta.

Jos tässä artikkelissa määritelty ajoneuvo kuljettaa tavaroita tai matkustajia, matka kuuluu aina soveltamisalaan, ellei 3 artiklan mukaista vapautusta tai 13 artiklan mukaista poikkeusta sovelleta. (Asetuksen 13 artiklassa kuljettajat vapautetaan vain 5–9 artiklan säännösten noudattamisesta.)

Ajoneuvon käyttö – Leaseurope

Leaseurope-järjestölle lähetetyssä Euroopan komission kirjeessä ilmoitetaan, että tavara- ja matkustaja-ajoneuvojen kuljettaminen on asetuksen 561/2006 soveltamisalan ulkopuolella, jos kuljettaja ei koskaan osallistu tavaroiden tai matkustajien kuljettamiseen osana työtään.

Tämän tiedon kaksi tärkeintä pääkohdetta:

- ajoneuvoja vuokraavien yritysten palveluksessa olevat kuljettajat, jotka hakevat ja toimittavat ajamalla maanteitse tyhjiä ajoneuvoja tai siirtävät ajoneuvoja vuokrausyrityksen haaraliikkeiden välillä
- mekaanikot ja teknikot, jotka voivat hakea ja toimittaa tyhjiä ajoneuvoja korjattavaksi tai viedä tyhjiä ajoneuvoja vuosikatsastukseen.

Tästä johtuu, että kun valvontaviranomainen harkitsee, kuuluuko tietty ajoneuvo asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan, myös kuljettajan asema ja toiminta on otettava huomioon.

Jäsenvaltiot eivät ole yleisesti hyväksyneet kyseisen kirjeen sisältöä. Jokainen jäsenvaltio päättää itse kirjeen sitovuudesta.

2.2.2.2 2 artiklan 2 kohta

2.2.2.2.1 Teksti

Tätä asetusta sovelletaan ajoneuvon rekisteröintimaasta riippumatta tieliikenteeseen

- a) ainoastaan yhteisön alueella; ja*
- b) yhteisön, Sveitsin ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien maiden välillä.*

2.2.2.2.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.2.2.3 Tienvarsitarkastus

Artiklassa määritellään, mitkä matkat kuuluvat asetuksen ja vastaavasti mitkä AETR-sopimuksen soveltamisalaan. Siinä edellytetään siis, että ajoneuvon suorittaman matkan täsmällinen luonne ymmärretään, ennen kuin päätetään, mitä säännöksiä kyseiseen matkaan tai matkan osaan on sovellettava.

(On huomattava, että matkat tehdään **yksinomaan** mainituilla alueilla.)

- Todetaan ajoneuvon kotipaikka ja matkaa koskevat yksityiskohdat ajoneuvossa olevista asiakirjoista tai kuljettajaa kuulemalla.
- Asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa määritellään, milloin sovelletaan AETR-määräyksiä. Jos matkalla on useita eri tarkoituksia, asetus (EY) N:o 561/2006 on ensisijainen AETR-sopimukseen nähden, kun viikoittaisia ja kahden viikon ajoaikoja koskevia rajoituksia tutkitaan. Jos asetuksen soveltamisalaan kuuluvat jäsenvaltioissa tai Euroopan talousalueen (ETA) maassa rekisteröidyt ajoneuvot eivät ole AETR-matkoilla, sovelletaan asetusta (EY) N:o 561/2006.
- Jokainen ajoneuvo, joka suorittaa matkaa yksinomaan mainituilla alueilla, kuuluu asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan rekisteröintimaasta riippumatta.

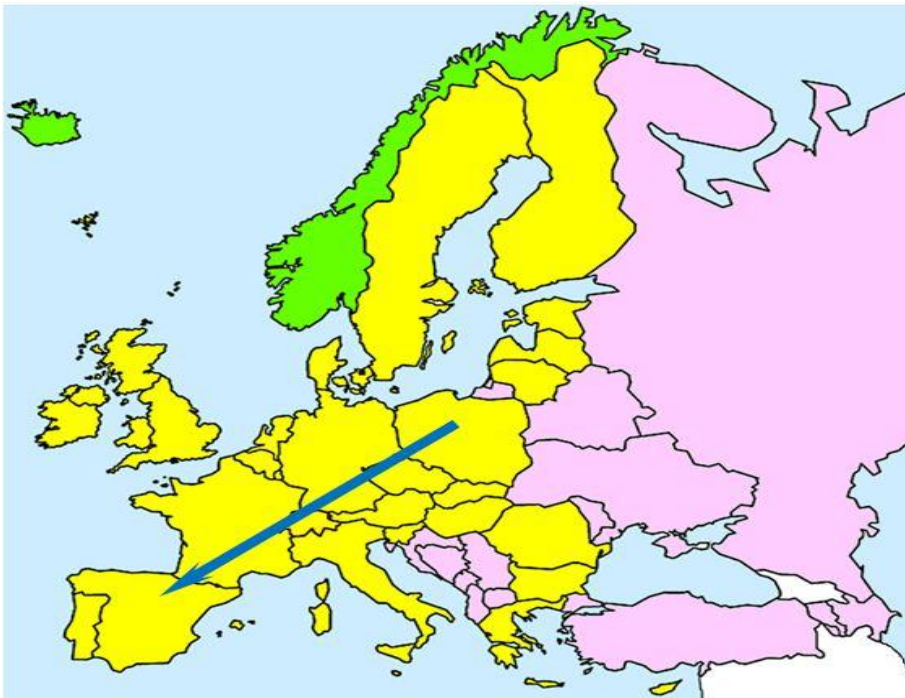
Tulos

- **Soveltamisalaan kuuluva:** asetuksen (EY) N:o 561/2006 vaatimusten noudattamista koskevaa tarkastusta voidaan jatkaa.
- **Soveltamisalan ulkopuolella tai vapautettu:** tarkastus lopetetaan tai jatketaan muuta kuin asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaista tarkastusta.

Huomautus:

- AETR yhdenmukaistettiin lähes täydellisesti asetuksen (EY) N:o 561/2006 kanssa 26. syyskuuta 2010.
- Kolmannessa maassa ja AETR-sopimukseen kuuluvassa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen on noudatettava asetusta (EY) N:o 561/2006, kun niiden suorittamat kuljetukset tapahtuvat kokonaan asetuksessa mainituilla alueilla.

Esimerkki: Puolassa rekisteröity ajoneuvo matkalla Puolasta Espanjaan kuuluu asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan (ellei sitä ole muutoin vapautettu).



2.2.2.3 2 artiklan 3 kohta

2.2.2.3.1 Teksti

Edellä 2 kohdassa mainittujen alueiden ulkopuolella osittain suoritettaviin kansainvälisiin maantiekuljetuksiin sovelletaan tämän asetuksen sijasta AETR-sopimusta

- a) yhteisössä tai AETR-sopimuksen sopimuspuolina olevissa maissa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta koko matkaan;*
- b) sellaisessa kolmannessa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, joka ei ole AETR-sopimuksen sopimuspuoli, vain siihen osaan matkasta, joka on tehty yhteisön tai AETR-sopimuksen sopimuspuolina olevien maiden alueella.*

AETR-sopimuksen määräykset olisi mukautettava tämän asetuksen kanssa, jotta tämän asetuksen keskeisimpiä säädöksiä sovelletaan koko AETR-sopimuksen osalta tällaisiin ajoneuvoihin yhteisön alueella tehtyyn matkan osaan.

2.2.2.3.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.2.3.3 Tienvarsitarkastus

Artiklassa määritellään matkat, jotka kuuluvat AETR-sopimuksen soveltamisalaan, joten suoritettavan matkan täsmällinen luonne on selvitettävä.

- On otettava selville matkan alkupiste ja matkaa koskevat tiedot, mukaan lukien kauttakulkupisteet, tutkimalla ajoneuvossa olevia asiakirjoja ja kuulemalla kuljettajaa.

Koko matka on otettava huomioon. Kansallisten rajojen tai lepoaikojen aiheuttamia katkoja ei huomioida.

- AETR-sopimuksen allekirjoittaneissa EU:n ulkopuolisissa maissa rekisteröidyt, yhteisön alueella liikkuvat ajoneuvot ovat AETR-matkalla.
- Ajoneuvot, jotka eivät ole peräisin EU:sta, AETR-maista, ETA-maista tai Sveitsistä, ovat AETR-matkalla, kun ne liikennöivät EU:ssa tai AETR-maissa.
- EU:ssa, ETA-maissa tai Sveitsissä rekisteröidyt ajoneuvot ovat AETR-matkalla, jos ne ovat matkalla AETR-maihin, kulkemassa niiden kautta tai tulossa AETR-maista.

Tulos

AETR-sopimusta sovelletaan: tarkastusta AETR-vaatimusten noudattamisen toteamiseksi voidaan jatkaa.

AETR-sääntöjen soveltamisalan ulkopuolella: on arvioitava, kuuluuko matka asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan, ja jos kuuluu, jatketaan tarkastusta asetuksen vaatimusten noudattamisen toteamiseksi.

Sekä EY:n että AETR-sopimuksen sääntöjen soveltamisalan ulkopuolella: tarkastus keskeytetään tai sitä jatketaan muuna kuin asetusta (EY) N:o 561/2006 tai AETR-sopimusta koskevana tarkastuksena.

Huomautus:

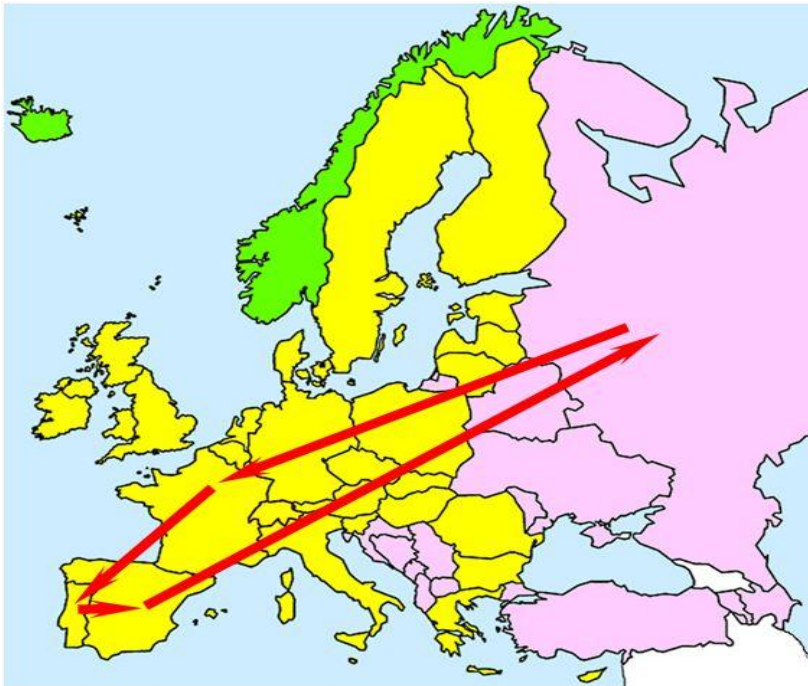
Tässä artikkelissa ilmauksella ”osittain” tarkoitetaan, että osa matkasta on suoritettu yhteisön, ETA-maiden ja Sveitsin muodostaman alueen ulkopuolella. AETR-sopimus koskee **kansainvälisiä maantiekuljetuksia**, mutta tässä yhteydessä kuljetusta, joka tapahtuu kokonaan yhteisöstä, ETA-maista ja Sveitsistä muodostuvalla alueella, pidetään **kansallisena maantiekuljetuksena**, joka on siten AETR-sopimuksen soveltamisalan ulkopuolella riippumatta siitä, ylitetäänkö valtioiden rajoja.

EU:n ja YK:n välillä on kuitenkin ratkaisematta oikeudellinen kiista siitä, onko asetusta (EY) N:o 561/2006 laillista soveltaa AETR-sopimuksen sijasta EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajiin, vaikka he tekisivät matkoja yksinomaan EU:n alueella ja riippumatta siitä, mitä EU:n asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa säädetään.

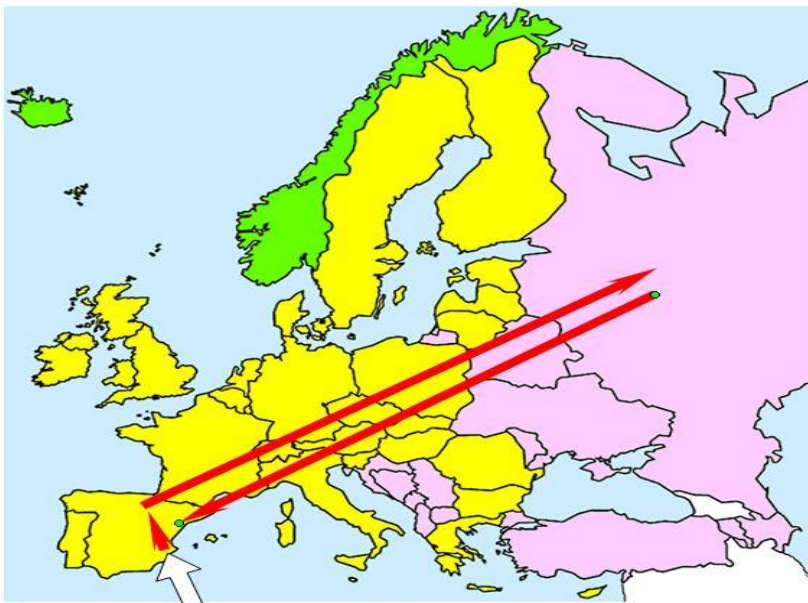
Vaikka AETR-sopimuksessa ja asetuksessa 561/2006 säädetyt ajo- ja lepoajat on nyt tiukasti yhdenmukaistettu, on tarpeen yksilöidä oikein, mitä säädöstä tai sopimusta on rikottu eli mitä sääntöä on sovellettava, jotta seuraamuksella olisi vakaa oikeudellinen perusta.

Kolmansien maiden ajoneuvojen on noudatettava AETR-sääntöjä yhteisön tai AETR-allekirjoittajamaan alueella, kun ne suorittavat artiklan 3 kohdassa määriteltyjä kuljetuksia. Jos kuljettaja on saman viikon aikana sekä AETR-sopimuksen että asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalassa, viikkolevon ja sallitun ajoajan on oltava asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaisia.

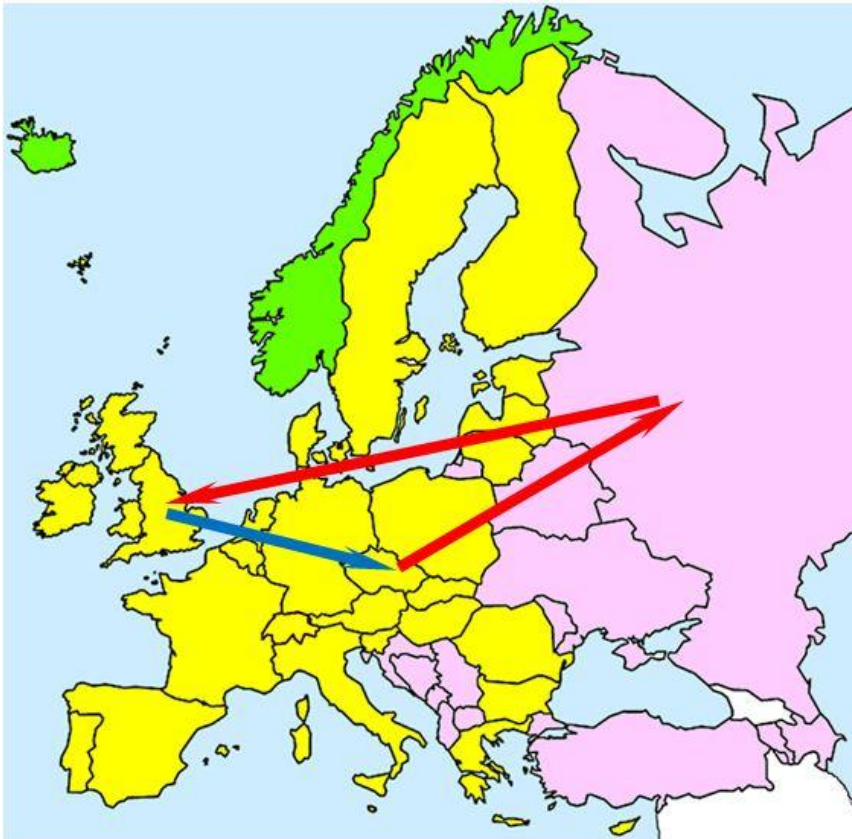
Esimerkki: Venäjällä rekisteröidyn ajoneuvon (yksi kuljettaja), joka on monen pysähdyksen matkalla EU:hun, on noudatettava AETR-sääntöjä. Kyseessä on ajoneuvo, joka kuljettaa rahtia Ranskaan, Portugaliin ja Espanjaan, minkä jälkeen siihen lastataan tavaratoimitus Espanjasta Venäjälle.



Esimerkki: Marokossa (kolmas maa) rekisteröidyn ajoneuvon on noudatettava AETR-sääntöjä, kun se matkustaa EU:hun tai kulkee EU:n kautta.



Esimerkki: Yhdistyneessä kuningaskunnassa rekisteröity rekka (yksi kuljettaja) toimittaa tavaraa Tšekkiin – asetusta (EY) N:o 561/2006 sovelletaan. Sen jälkeen se lähetetään Venäjälle hakemaan lastia toimitettavaksi Yhdistyneeseen kuningaskuntaan – AETR-sääntöjä sovelletaan.



Yhteenveto: Valvontaviranomaisten on todettava, kuuluuko tarkastuksen kohteeksi suunniteltu ajoneuvo asetuksen (EY) N:o 561/2006 tekniseen soveltamisalaan ottamalla huomioon säädetyt vapautukset ja mahdollisesti sovellettavat kansalliset poikkeukset. Samalla ajoneuvon suorittaman matkan luonne määrittää, mitä sääntöjä on sovellettava: asetusta (EY) N:o 561/2006, AETR-sopimusta vai kansallisia lakeja.

EY:n komission oikeudellinen yksikkö on ilmoittanut, että vaikka 2 artiklan 3 kohdan sanamuodosta voitaisiin päätellä, että **ajoneuvon** suorittama matka on ratkaisevassa asemassa, kun sovellettavaa säännöstä harkitaan, asetuksen (EY) N:o 561/2006 1 artiklassa täsmennetään, että tarkastelun kohteena on kuljettajan toiminta. Siten matka alkaa, kun **yksittäinen kuljettaja** saapuu ajoneuvoon ja päättyy, kun kuljettaja päättää matkan ja poistuu ajoneuvosta. Niinpä kun tässä yhteydessä viitataan matkaan, tarkoitetaan ajoneuvon ja kuljettajan matkaa.

Ajoneuvoa käytetään esimerkiksi kuljettamaan lastia Moskovasta Minskin kautta Pariisiin. Jos koko matkan suorittaa yksi ainoa kuljettaja, on noudatettava AETR-sääntöjä. Kuljettajan, joka ajaa ajoneuvon Moskovasta Puolan rajalle, on noudatettava AETR-sääntöjä. Toisen kuljettajan, joka nousee ajoneuvoon Puolan rajalla ja ajaa matkan loppuun, on noudatettava asetusta (EY) N:o 561/2006.

Huomautus: Tämän selityksen vaikutuksia ei ole vielä täysin selvitetty, minkä takia ajoneuvopohjaista matkan määritelmää käytetään edelleen joissakin jäsenvaltioissa.

Seuraavan luettelon avulla on mahdollista yksilöidä Euroopassa ja sen lähialueella sijaitsevat valtiot.

EU:n jäsenvaltiot:

Alankomaat (NL), Belgia (B), Bulgaria (BLG), Espanja (E), Irlanti (IRL), Italia (I), Itävalta (A), Kreikka (GR), Kypros (CY), Latvia (LV), Liettua (LT), Luxemburg (L), Malta (M), Portugali (P), Puola (PL), Ranska (F), Romania (RO), Ruotsi (S), Saksa (D), Slovakia (SK), Slovenia (SL), Suomi (SF), Tanska (DK), Tšekki (CZ), Unkari (H), Viro (EST), Yhdistynyt kuningaskunta (GB)

ETAn allekirjoittajavaltiot

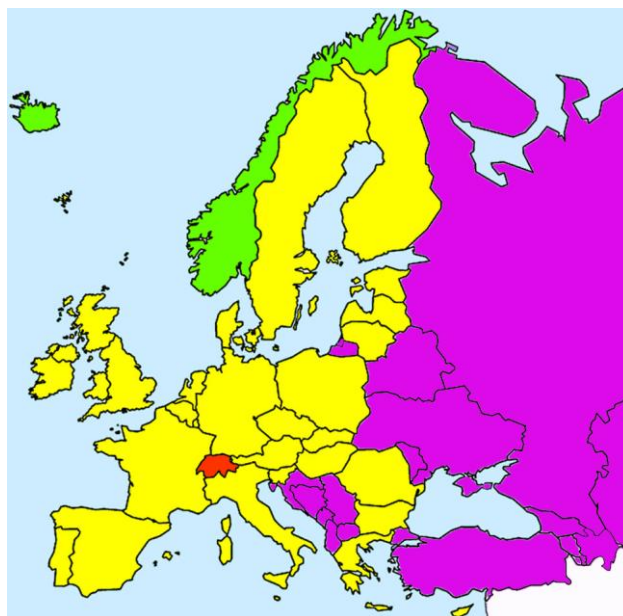
Jäsenvaltiot + Islanti (IS), Liechtenstein (FL) ja Norja (N)

AETR-sopimuksen allekirjoittajavaltiot

Kaikki EU:n jäsenvaltiot + kaikki ETA-maat (lukuun ottamatta Islantia) + Albania (AL), Andorra (AD), Armenia (AM), Azerbaidžan (AZ), Bosnia ja Hertsegovina (BA), Georgia (GE), Kazakstan (KZ), Kroatia (HR), Makedonia (MK), Moldova (MD), Monaco (MC), Montenegro (MNE), San Marino (SM), Serbia (SRB), Tadžikistan (TJ), Turkki (TR), Turkmenistan (TM), Ukraina (UA), Uzbekistan (UZ), Valko-Venäjä (BY), Venäjä (SU) + Sveitsi (CH)

Muu

Sveitsi (CH) on allekirjoittanut AETR-sopimuksen, ja vaikka se ei ole EU:n jäsenvaltio, se noudattaa kuitenkin asetusta (EY) N:o 561/2006.



2.2.3 3 artikla

2.2.3.1 Teksti

Tätä asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jossa käytetään seuraavanlaisia ajoneuvoja:

- a) säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä;*
- b) ajoneuvot, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa;*
- c) puolustusvoimien, väestönsuojelun, palokunnan ja yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten omistamat tai ilman kuljettajaa vuokraamat ajoneuvot, kun tieliikennettä harjoitetaan näille laitoksille osoitettujen tehtävien johdosta ja niiden valvonnassa;*
- d) hälytys- tai pelastusajoneuvot, myös humanitaarisen avun kuljettamiseen muuten kuin kaupallisesti käytettävät ajoneuvot;*
- e) sairaanhoidon erikoisajoneuvot;*
- f) hinausajoneuvot, joita käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä niiden asemapaikasta;*
- g) tekniikan kehittämiseen sekä korjausten ja kunnossapidon testaamiseen tarvittavat ajoneuvot ja uudet tai uudistetut ajoneuvot, joita ei ole vielä otettu käyttöön;*
- h) ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia;*
- i) hyötyajoneuvot, jotka ovat museoajoneuvoja sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaan, jossa niillä ajetaan, ja joita käytetään ei-kaupallisiin tavarankuljetuksiin tai henkilöiden kuljetuksiin.*

2.2.3.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.3.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomainen on saattanut todeta, että ajoneuvo kuuluu asetuksen (EY) 561/2006 2 artiklan mukaisen tarkastuksen soveltamisalaan. Hänen on kuitenkin varmistettava, että ajoneuvotyyppiä ja sen käyttötapaa ei ole vapautettu asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85 vaatimuksista. Seuraava selitys auttaa toteamaan, onko 3 artiklan mukainen vapautus pätevä.

Huomautus: Tähän artiklaan sisältyviin vapautuksiin liittyvät asetuksen (ETY) N:o 3821/85 3 artiklan 1 kohdassa säädetyt vastaavat vapautukset, jotka koskevat ajopiirtureiden asentamista ja niiden käyttöä.

a) Tarkastus voidaan tehdä tutustumalla aikatauluun ja reittisuunnitelmaan, jos kuljettaja voi esittää ne. Huomautus: sovelletaan todellista reitin pituutta, ei linnunteitse mitattavaa etäisyyttä. On myös huomattava, että siirtymämatkat varikon ja liikennereitin aloituspisteen

välillä tai jopa varikoiden välillä kuuluvat muodollisesti soveltamisalaan, mutta joidenkin jäsenvaltioiden valvontaelimet saattavat suhtautua asiaan käytännöllisesti ja katsoa, että koska matkoihin ei sisälly matkustajien kuljetusta, olisi kohtuutonta vaatia ajopiirtureiden asentamista.

b) Ajoneuvon suurin sallittu nopeus on merkitty joko ajoneuvoon tai ajoneuvokohtaisiin asiakirjoihin. Vapautus koskee myös ajoneuvoja, joissa nopeutta on rajoitettu asentamalla nopeudenrajoitin.

c) Tällä perusteella vapautetut ajoneuvot on yleisesti helppo havaita niiden ulkonäön perusteella. Tällaisissa tapauksissa kuljettajalta on varmistettava, että kyseessä ei ole samalla lailla toteutettu yksityinen kuljetus.

Vuokrattujen tai tunnuksettomien ajoneuvojen osalta vapautuksen soveltaminen todetaan kysymällä kuljettajalta matkan tarkoitusta. Jos epäilyksiä on, asia saattaa olla tarpeen tarkastaa työnantajilta tai komentavalta upseerilta.

Vapautusta **ei sovelleta** kaupallisiin toimijoihin, jotka ovat sopimussuhteessa tekstissä mainittuihin elimiin.

d) Avun toimituksen on oltava välitön vastaus hätätilaan tai pelastustoimeen. Humanitaarisen tai hyväntekeväisyysavun toimittaminen ei sinällään oikeuta vapautukseen. Tämä on tarkastettava tutkimalla lastausasiakirjoja ja kuulemalla kuljettajaa.

Hätätilan määritelmään sisältyvät

- ihmisten tai eläinten henkeen tai terveyteen kohdistuva vaara
- tiettyjen julkisten palvelujen, televiestinnän ja postipalvelujen, maanteiden, rautateiden, satamien tai lentoasemien käytön vakavat häiriöt taikka vakavat omaisuusvahingot.

Vapautusta sovelletaan vain hätätilan ajan. Kun hätätila saadaan hallintaan, vapautusta ei enää sovelleta.

Pitkään jatkuva voimakas lumipyry voisi haitata merkittävällä tavalla liikenneinfrastruktuuria ja johtaa siten tällaiseen hätätilaan.

e) Ambulanssit, verenluovutusajoneuvot ja henkilöskannerit on varustettava erikoislaitteilla, joilla annetaan jonkinlaista lääkinnällistä hoitoa. Tästä voi varmistua tarkastamalla ajoneuvon. Matkan ensisijainen tarkoitus on oltava hoito, joten linja-auto, joka on varustettu esimerkiksi kuljettamaan sairaita tai vammaisia Lourdesiin, ei voi saada vapautusta sen väitteen perusteella, että se olisi ambulanssi.



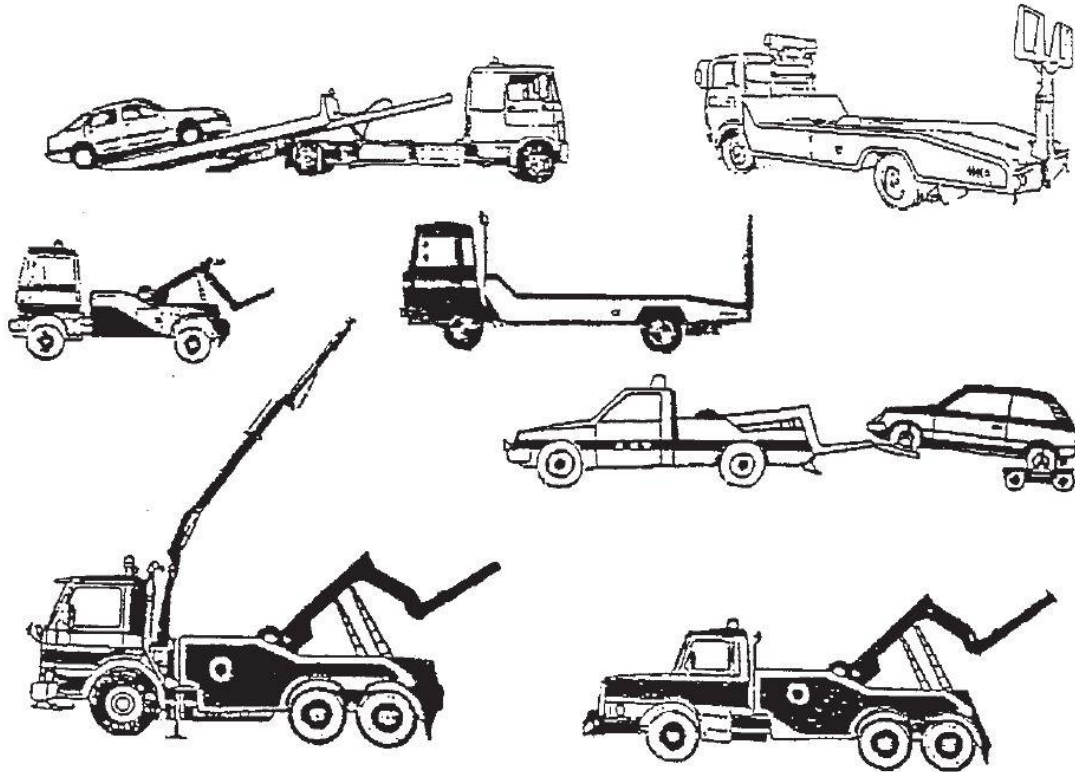
f) Hinausajoneuvon on oltava rakennettu tai mukautettu mahdollistamaan tielle jääneiden ajoneuvojen poishinaus (Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio). Ajoneuvon asemapaikka on varmistettava, jotta voidaan tarkastaa, että sadan kilometrin edellytys vapautuksen soveltamiseksi täyttyy.

Huomaa, että sadan kilometrin säteellä ajoneuvoa voidaan käyttää toimintaan, joka ei liity hinaukseen. Hinausajoneuvoa, jossa on esimerkiksi liukulava hinattavan ajoneuvon nostoa varten, voidaan sadan kilometrin etäisyydellä ajoneuvon asemapaikasta käyttää muunkin

tavarana kuin rikkoutuneen ajoneuvon kuljettamiseen, ja se on silti vapautettu asetuksen noudattamisesta.

Tämäntyyppiseen ajoneuvoon voi olla asennettu ajopiirturi, mutta poikkeuksen ehtojen mukaan sitä ei ole pakko käyttää.

Yli sadan kilometrin pituinen hinausmatka edellyttää ajopiirturin asentamista ja käyttöä.



- g)** Suoritettavan matkan luonne ja tarkoitus on selvitettävä kuulemalla kuljettajaa, jotta voidaan tarkastaa vapautuksen soveltuvuus. Ajoneuvossa olevat laitteet ja mahdollisesti kuljetettava lasti voivat antaa viitteitä siitä, että vapautusta ei voida soveltaa. Vapautusta ei sovelleta, kun ajoneuvo viedään pakolliseen säännölliseen katsastukseen. Tyypillinen esimerkki vapautuksen piiriin kuuluvasta toiminnasta on mekaanikko, jonka matkan tarkoitus on tarkastaa ajoneuvon ohjauslaitteiden korjaaminen tyydyttävällä tavalla. Kehittämistarkastuksissa olevat uudet ajoneuvot kuuluvat vapautuksen piiriin. Uudelleen rakennetut tai teknisesti uudistetut ajoneuvot, joille tehdään käyttöönottoa edeltäviä maantietestejä, kuuluvat vapautuksen piiriin.
- h)** Ajoneuvon tyyppi/kapasiteetti käy ilmi ajoneuvokohtaisista asiakirjoista. Matkaan ei saa liittyä vuokraus- tai palkkioelementtejä eivätkä kuljetettavat tavarat saa liittyä kauppaan tai liiketoimintaan. Kuljettajaa olisi kuultava ja lasti olisi tarkastettava näiden seikkojen todentamiseksi. Ajoneuvoyhdistelmällä tarkoitetaan ajoneuvoa ja perävaunua tai puoliperävaunua.
- i)** Museoajoneuvot määritellään jokaisen jäsenvaltion lainsäädännössä. Tällaisia ajoneuvoja ei saa käyttää tavaroiden tai matkustajien kaupalliseen kuljetukseen. Kuljettajia ja matkustajia olisi kuultava ja mahdollinen lasti tarkastettava näiden edellytysten todentamiseksi.

Yhteenveto

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklan mukaan vapautuksen piiriin kuuluvia ajoneuvoja ei tarkasteta asetuksen perusteella, mutta se ei vapauta niitä muista tarkastuksista. Valvontaviranomaisten olisi tarkastettava väitetyt vapautukset, ja jos väitteet osoittautuvat perusteettomiksi, on tehtävä täydellinen asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukainen tarkastus.

On suositeltavaa, että vapautuksen piiriin kuuluva ajo kirjataan jossain vaiheessa ”soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvaksi”, jotta voidaan osoittaa, että ajoaika on nähtävä ”muuna työnä”, jos siihen yhdistyy soveltumisalaan kuuluvaa työtä.

2.2.4 4 artikla

2.2.4.1 Teksti

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) *"**tieliikenteellä**"* kaikkia yleisillä teillä kokonaan tai osittain tehtäviä matkoja, jotka tehdään henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävillä kuormatuilla tai kuormaamattomilla ajoneuvoilla;
- b) *"**ajoneuvolla**"* seuraavien määritelmien mukaista moottoriajoneuvoa, vetoautoa, perävaunua tai puoliperävaunua tai näiden yhdistelmää:
 - *"**moottoriajoneuvo**"*: moottorikäyttöinen omalla käyttövoimalla tiellä kulkeva ajoneuvo, jota käytetään tavallisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen ja joka ei pysyvästi kulje kiskoilla,
 - *"**vetoauto**"*: moottorikäyttöinen omalla käyttövoimalla tiellä kulkeva ajoneuvo, joka ei pysyvästi kulje kiskoilla ja joka on erityisesti suunniteltu vetämään, työntämään tai siirtämään perävaunuja, puoliperävaunuja, laitteita tai koneita,
 - *"**perävaunu**"*: ajoneuvo, joka on tarkoitettu kytkettäväksi moottoriajoneuvoon tai vetoautoon,
 - *"**puoliperävaunu**"*: etuakseliton perävaunu, joka on kytketty niin, että huomattava osa sen painosta ja sen kuorman painosta kohdistuu vetoautoon tai moottoriajoneuvoon;
- c) *"**kuljettajalla**"* henkilöä, joka kuljettaa ajoneuvoa vaikka vain lyhyen ajan tai on mukana ajoneuvossa, jos hänen tehtäviinsä kuuluu varallaolo toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;
- d) *"**tauolla**"* aikaa, jonka kuluessa kuljettaja ei saa ajaa eikä tehdä muuta työtä ja joka käytetään yksinomaan lepäämiseen;
- e) *"**muulla työllä**"* direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä kaikkea työajaksi määriteltyä toimintaa ajamista lukuun ottamatta, sekä myös kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtyä työtä joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella;
- f) *"**vapaa-ajalla**"* yhtäjaksoista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla;
- g) *"**vuorokautisella lepoajalla**"* vuorokautista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla ja joka käsittää "säännöllisen vuorokautisen lepoajan" ja "lyhennetyn vuorokautisen lepoajan":
 - 'säännöllisellä vuorokautisella lepoajalla' tarkoitetaan yhtäjaksoista, vähintään 11 tuntia kestävästä vapaa-aikaa. Tämä säännöllinen vuorokautinen lepoaika voidaan vaihtoehtoisesti pitää kahdessa osassa, joista ensimmäisen on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään kolme tuntia ja jälkimmäisen on kestävä yhtäjaksoisesti vähintään yhdeksän tuntia,
 - 'lyhennetyllä vuorokautisella lepoajalla' tarkoitetaan yhtäjaksoista vapaa-aikaa, joka kestää vähintään yhdeksän tuntia mutta vähemmän kuin 11 tuntia;

- h) *"viikoittaisella lepoajalla"* viikoittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla ja joka käsittää "säännöllisen viikoittaisen lepoajan" ja "lyhennetyn viikoittaisen lepoajan":
- 'säännöllisellä viikoittaisella lepoajalla' tarkoitetaan yhtäjaksoista, vähintään 45 tuntia kestävää vapaa-aikaa,
 - 'lyhennetyllä viikoittaisella lepoajalla' tarkoitetaan yhtäjaksoista vähemmän kuin 45 tuntia kestävää vapaa-aikaa, joka voidaan ottaen huomioon 8 artiklan 6 kohdassa säädetyt edellytykset lyhentää vähintään 24 peräkkäiseksi tunniksi;
- i) *"viikolla"* ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy sunnuntaina kello 24.00;
- j) *"ajoajalla"* sen ajotoiminnan kestoa, joka on tallennettu
- joko automaattisesti tai puoliautomaattisesti asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteissä I ja I B määritellyn tallennuslaitteiston avulla, tai
 - manuaalisesti, kuten asetuksen (ETY) N:o 3821/85 16 artiklan 2 kohdassa edellytetään;
- k) *"vuorokautisella ajoajalla"* yhden vuorokautisen lepoajan päättymisen ja seuraavan vuorokautisen lepoajan alkamisen välillä tai yhden vuorokautisen ja yhden viikoittaisen lepoajan välillä kertynyttä yhteenlaskettua ajoaikaa;
- l) *"viikoittaisella ajoajalla"* viikon aikana kertynyttä yhteenlaskettua ajoaikaa;
- m) *"suurimmalla sallitulla massalla"* täyteen kuormatun ajoneuvon suurinta sallittua massaa;
- n) *"säännöllisellä henkilöliikenteellä"* yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 (10) 2 artiklassa tarkoitettua kansallista ja kansainvälistä liikennettä;
- o) *"monimiehityksellä"* tilannetta, jossa ajoneuvossa on kahden peräkkäisen vuorokautisen lepoajan välisinä tai yhden vuorokautisen ja yhden viikoittaisen lepoajan välisinä ajoaikoina ajamista varten vähintään kaksi kuljettajaa. Monimiehityksen ensimmäisen tunnin aikana toisen kuljettajan tai toisten kuljettajien läsnäolo on vapaaehtoista, mutta monimiehityksen muuna aikana läsnäolo on pakollista;
- p) *"kuljetusyrittelyksellä"* tieliikennettä toisten lukuun tai omaan lukuunsa harjoittavaa, voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta luonnollista henkilöä, oikeushenkilöä, henkilöyhdistystä tai ryhmää, joka ei ole oikeushenkilö, sekä tieliikennettä toisten lukuun tai omaan lukuunsa harjoittavaa julkisen viranomaisen alaista elintä riippumatta siitä, onko se itse oikeushenkilö tai onko viranomainen, jonka alainen se on, oikeushenkilö;

q) *"ajoajalla" yhteenlaskettua ajoaikaa siitä, kun kuljettaja aloittaa ajamisen lepoajan tai tauon jälkeen, siihen asti, kunnes hän pitää lepoajan tai tauon. Ajoaika voi olla yhtäjaksoinen tai siinä voi olla taukoja.*

2.2.4.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.4.3 Tienvarsitarkastus

Artiklassa annetaan asianmukaiset määritelmät, joiden avulla suunniteltu tarkoitus voidaan ymmärtää oikein ja helpommin. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 artiklojen selityksessä on usein viitattava näihin määritelmiin. Monissa tapauksissa määritelmiä on kehitettävä edelleen ja selkeytettävä. Soveltuvien osien sovelletaan seuraavaa:

a) Jokaisen jäsenvaltion on määriteltävä yleinen tie. Matka alkaa (tässä tapauksessa), kun kuljettaja ottaa ajoneuvon haltuunsa, ja loppuu, kun hän luovuttaa ajoneuvon hallinnan tai aloittaa lainmukaisen lepoajan. Tässä tapauksessa matka voi käsittää useita lyhyitä matkoja. Tällä määritelmällä saatetaan asetuksen soveltamisalaan myös maastoajo (esimerkiksi yksityisalueella), jos se tehdään osana matkaa, johon kuuluu myös matka yleisellä tiellä vuorokautisen ajoajan aikana. Määritelmän mukaan myös tyhjät ajoneuvot kuuluvat soveltamisalaan.

b) Muistutus: ajoneuvolla voidaan tarkoittaa ajoneuvoyhdistelmää (ajoneuvoa ja perävaunua).

c) Tässä kohdassa määritellään matkustajat, jotka ovat käytettävissä toimiakseen kuljettajina ja jotka kuuluvat siten asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan työpäivänsä alusta alkaen. Varakuljettajana toimiminen (osana tehtäviä) on kirjattava vastaavalla tavalla kuljettajaa koskeviin tietoihin. Jos molemmat kuljettajat ovat ajoneuvossa, voidaan vaatia monimiehitystä koskevia lievennyksiä (matkan ensimmäisen tunnin aikana toinen kuljettaja ei ole välttämätön). Muussa tapauksessa yhden kuljettajan sääntöjä sovelletaan kumpaankin kuljettajaan. Valvontaviranomaisten olisi oltava tietoisia siitä, että kuljettaja voi väittää, ettei hän ole varalla, vaikka tosiasiallisesti olisikin. Voi kuitenkin olla, että kuljettajat ovat aitoja matkustajia eivätkä ole käytettävissä ajamiseen, jolloin heitä olisi kohdeltava siten, ellei päinvastaisesta ole näyttöä.

d) Tauko voidaan pitää liikkuvassa ajoneuvossa (monimiehityksessä) edellyttäen, että kuljettaja on toimitta ja aika käytetään yksinomaan lepäämiseen. Jos ajoneuvo, jossa on digitaalinen ajopiirturi, toimii monimiehityksellä ja tauko pidetään liikkuvassa ajoneuvossa, varallaoloajasta 45 minuuttia lasketaan tauoksi. (Digitaaliseen ajopiirturiin ei ole mahdollista kirjata taukoa liikkuvassa ajoneuvossa.) Monissa jäsenvaltioissa lainvalvontaviranomaiset pitävät varallaoloaikaa taukona, jos se kirjataan yhden kuljettajan ajoneuvossa eikä ole näyttöä siitä, etteikö aikaa olisi käytetty yksinomaan lepäämiseen.

e) Tässä on otettava huomioon kaikki muu työ kuin ajaminen mille tahansa työnantajalle liikennealalla tai sen ulkopuolella, soveltamisalan ulkopuolinen ajo mukaan luettuna. Jos henkilö esimerkiksi työskentelee vartijana kolmen tunnin ajan toisen työnantajan palveluksessa, ennen kuin hän ottaa toisen työnantajan palveluksessa haltuunsa asetuksen

(EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon, viimeksi mainitun asetuksen yhteydessä ensimmäinen toimintaa katsotaan ”muuksi työksi” ja se on kirjattava sellaiseksi. Sellaisena päivänä, jona asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa ajamista ei tehdä, soveltamisalan ulkopuolista ajamista tai muuta työtä ei kuitenkaan tarvitse kirjata.

f) Halutulla tavalla käytettävä vapaa-aika tarkoittaa, että kuljettaja ei voi ilmoittautua työhön edes palkattomana työntekijänä siten, että hän on työnantajan valvonnassa. Vapaaehtoistyötä, johon ei liity sopimusvelvoitteita, voidaan pitää vapaana ajankäyttönä.

g) Vuorokautinen lepoaika on vähintään 11 tuntia yhtäjaksoisena, tai jos se pidetään kahdessa osassa, ensimmäisen lepoajan on kestettävä vähintään kolme tuntia ja toisen vähintään yhdeksän tuntia.

Lyhennetty vuorokautinen lepoaika on vähintään yhdeksän mutta alle 11 tuntia.

Yhteenlasketun vuorokautisen ajoajan laskemisessa (katso kohta k) on tarpeen todeta, milloin vuorokautinen lepoaika alkaa, ja tällöin kahteen osaan jaetun vuorokautisen lepoajan katsotaan alkaneen sen jälkeen, kun yhdeksän tunnin osuus alkaa.

Vuorokautiseen lepoaikaan saattaa liittyä aiemman lyhennetyn viikkolevon korvaava ajanjakso.

h) Viikoittainen lepoaika on yhtäjaksoinen lepoaika, joka on riittävän pitkä ollakseen **vähintään** joko säännöllinen tai lyhennetty viikoittainen lepoaika.

Säännöllinen viikoittainen lepoaika kestää yhtäjaksoisesti vähintään 45 tuntia.

Lyhennetty viikoittainen lepoaika kestää yhtäjaksoisesti vähintään 24 mutta alle 45 tuntia.

Näin 49 tunnin viikoittaista lepoaika pidetään säännöllisenä viikkolepona, ja 31 tunnin lepoaika pidetään lyhennettynä viikkolepona.

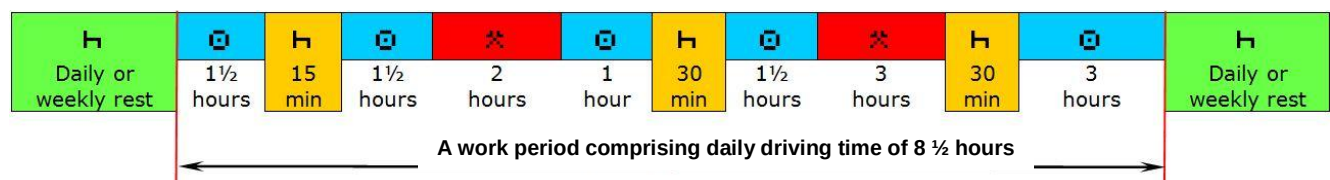
Viikoittaiseen lepoaikaan voi kuulua säännöllinen tai lyhennetty viikkolepo sekä korvaus aiemmasta lyhennetystä viikkolevosta.

i) Viikolla tarkoitetaan kalenteriviikkoa eli ajanjaksoa maanantaina klo 00.00:sta sunnuntaihin klo 24:ään (paikallista aikaa).

j) Tällä tarkoitetaan oikein toimivalla ajopiirturilla automaattisesti tai puoliautomaattisesti kirjattua ajoaika tai tarvittaessa manuaalisesti kirjattua ajoaika.

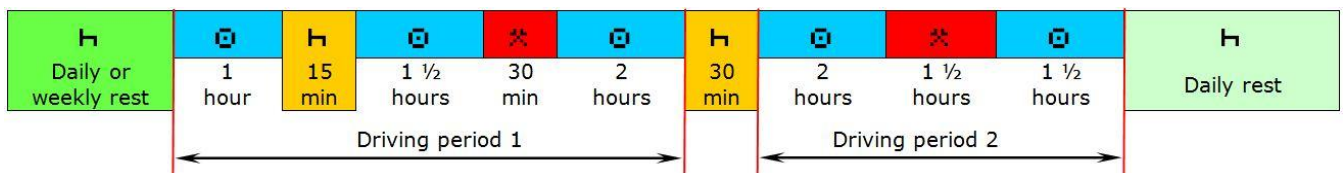
Huomaa, että digitaalisten valvontalaitteiden rajoituksista johtuen tämä voi hieman erota todellisesta ajoajasta (katso ohje 4).

k) On hyväksyttyä, että määritelmä käsittää myös viikoittaisten ja vuorokautisten lepoaikojen tai kahden viikoittaisen lepoajan väliset ajoajat.



l) Viikoittaisella ajoajalla tarkoitetaan viikon aikana kertynyttä yhteenlaskettua ajoaika. Siihen sisältyy myös ajoaika, joka johtuu vuorokautisen lepoajan keskeytymisestä lautan tai junan liikkeen takia.

- m) Asetusta sovelletaan ajoneuvoihin tai ajoneuvon ja perävaunun yhdistelmiin, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg. Valvontaviranomaisten on huolellisesti tutustuttava ajoneuvon teknisiin asiakirjoihin tai valmistajan tietoihin tulkitakseen tiedot oikein. Suurin sallittu massa annetaan yleensä molemmille käyttötavoille eli pelkälle vetoautolle ja yhdistelmälle. Jotkin ajoneuvot ovat yksistään asetuksen soveltamisalan ulkopuolella, mutta yhdistelmänä käytettäessä ne kuuluvat asetuksen soveltamisalaan.
- n) Selvennystä ei tarvita.
- o) Matkan aikana ajoneuvoon saattaa tulla useampi kuljettaja, mitä pidetään myös monimiehityksenä. Tällä tavoin yksi kuljettaja voi vaatia monimiehitystä koskevia vapautuksia, kun taas toiset kuljettajat, jotka tulivat mukaan työaikana, eivät ehkä saa näitä myönnytyksiä (katso 8 artikla).
- p) Jokainen, joka käyttää ajoneuvoa. Kyseessä voi olla henkilö tai muu oikeussubjekti.
- q) **Vuorokautinen ajoaika** koostuu useista ajoajoista, jotka voivat olla yhtäjaksoisia tai pätkittäisiä.



2.2.5 5 artikla**2.2.5.1 Teksti**

1. Rahastajien alaikäraja on 18 vuotta.

2. Autonapumiesten alaikäraja on 18 vuotta. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin alentaa autonapumiesten alaikärajan 16 vuoteen, jos

- a) kyseistä tieliikennettä harjoitetaan yhdessä jäsenvaltiossa enintään 50 kilometrin etäisyydellä ajoneuvon asemapaikasta, mukaan luettuna paikallishallintoalueet, joiden keskus sijaitsee kyseisellä etäisyydellä;
- b) ikärajaa alennetaan ammatillista koulutusta varten; ja
- c) noudatetaan työsuhdetta koskevia kyseisen jäsenvaltion kansallisia sääntöjä.

2.2.5.2 Rikkomukset

Miehistön iät	561- 5
---------------	---------------

2.2.5.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten on todettava ajoneuvon asemapaikkaa ja matkaa koskevat tiedot kuljettajalta. Ikä voidaan todeta tutkimalla kuljettajan henkilötodistus tai ajokortti.

Kyseessä on rikkomus, jos rahastaja on alaikäinen.

Jos mukana on 16–18-vuotiaita autonapumiehiä, on tarkastettava, että 50 kilometrin rajaa ei ole rikottu.

Vähimmäisikää koskevaa rikkomusta olisi pidettävä *vakavana rikkomuksena* direktiivin 2006/22/EY (sellaisena kuin se on muutettuna) liitteessä III annettujen ohjeiden mukaisesti.

2.2.6 6 artikla**2.2.6.1 Teksti**

1. Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia.

Vuorokautista ajoaikaa voidaan kuitenkin enintään kahdesti viikon aikana pidentää enintään kymmeneen tuntiin.

2. Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia, eikä se saa johtaa direktiivissä 2002/15/EY säädetyn viikoittaisen enimmäistyöajan ylittymiseen.

3. Kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.

4. Vuorokautisiin ja viikoittaisiin ajoaikoihin on sisällyttävä koko ajoaika, joka on ajettu yhteisön tai kolmannen maan alueella.

5. 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 asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määritelty ”varallaoloaika” viimeisestä vuorokautisesta tai viikoittaisesta lepoajasta lähtien. Tämä on merkittävä käsin piirturilevyyn tai tulosteeseen taikka tallennettava käsin valvontalaitteeseen.

2.2.6.2 Rikkomukset

Yli 10 tunnin ajoaika	561- 6-1
Yli 9 tunnin ajoaika, kun vain 9 sallittu (ei 10 tunnin ajoaikaa jäljellä)	561- 6-1
Viikoittainen ajoaika yli 56 tuntia	561- 6-2
Kahden viikon ajoaika yli 90 tuntia	561- 6-3
Asetuksen (ETY) N:o 3821/95 rikkomus tehtävien kirjaamisessa	561- 6-5

2.2.6.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten olisi analysoitava jokainen esitetty piirturilevy (tai digitaaliset tiedot) voidakseen todeta, mikä on vuorokautinen ajoaika, ja laskettava nämä asianmukaisesti yhteen, jotta voidaan todeta viikon ajoaika yhteensä. Viikoittaiset yhteenlasketut ajoajat tarkastetaan seuraavaksi, jotta voidaan todeta, mikä on kahden viikon yhteenlaskettu ajoaika. Käytetään seuraavaa kaksivaiheista prosessia:

Vaihe 1

- Tarkastetaan kirjattu ajoaika ajopiirturin levystä tai digitaalisista tiedoista. Tätä varten lasketaan yhteen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisen ja seuraavan vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan alkamisen väliset ajoajat vuorokautisen ajoajan toteamiseksi.

[Komissio on antanut suosituksen, jonka mukaan vuorokautisen ajoajan laskemisessa ei lasketa yhteen ajoaikoja, joiden välissä on vähintään seitsemän tunnin lepoaika. On huomattava, että tästä huolimatta tällainen riittämätön lepoaika muodostaisi vuorokautista lepoaikaa koskevan rikkomuksen. (Kaikki jäsenvaltiot eivät noudata tätä suositusta.)]

- Tarkastetaan, että kymmenen tunnin ajoaikarajoitusta ei ole rikottu.
- Sama toistetaan jokaisen esitetyn piirturilevyn tai kirjattujen tietojen osalta.
- Jokaisesta vuorokautisen ajoajan ylityksestä muodostuu erillinen rikkomus. Rajoituksen ylittäminen
 - enintään yhdellä tunnilla muodostaa *vähäisen rikkomuksen*
 - yli yhdellä mutta alle kahdella tunnilla muodostaa *vakavan rikkomuksen*
 - yli kahdella tunnilla muodostaa *erittäin vakavan rikkomuksen*.

Tarkastetaan, että yhdeksän tunnin vuorokautista ajoaikaa ei ole yhden viikon aikana ylitetty useammin kuin kaksi kertaa (katso ”[viikon](#)” määritelmä 4 artiklasta).

- Jos näin on tapahtunut, jokainen kerta, jona vuorokautinen yhdeksän tunnin ajoaika ylittyy sallitun kahden kerran lisäksi, on rikkomus. Tällöin, jos yhdeksän tunnin ajoaika ylittyy
 - enintään yhdellä tunnilla, on kyseessä *vähäinen rikkomus*
 - yli yhdellä mutta alle kahdella tunnilla, on kyseessä *vakava rikkomus*
 - yli kahdella tunnilla, on kyseessä *erittäin vakava rikkomus*.
- Viikoittainen ajoaika todetaan laskemalla yhteen esitetyissä piirturilevyissä tai tiedoissa annetut vuorokautiset ajoajat kullakin viikolla. On huomattava, että jos kuljettajan työaika ei noudata kalenteriviikkoa, on mahdollista, että kuljettajalla on yhteensä 58 tuntia ajoaikaa viikoittaisten lepoaikojan välissä ja hän toimii silti lainmukaisesti. Jos viikoittainen työaika on yhden kalenteriviikon aikana yli 56 tuntia, on kyseessä rikkomus. Rajoituksen ylittäminen
 - enintään neljällä tunnilla muodostaa *vähäisen rikkomuksen*
 - yli neljällä mutta alle 14 tunnilla muodostaa *vakavan rikkomuksen*
 - yli 14 tunnilla muodostaa *erittäin vakavan rikkomuksen*.
- Kahden viikon kokonaisajoaika saadaan laskemalla yhteen kaksi tiettyä peräkkäistä viikoittaista ajoaikaa. Jokainen kahden (kalenteri)viikon kokonaisajoaika, joka ylittää 90 tuntia, on rikkomus. Rajoituksen ylittäminen
 - enintään kymmenellä tunnilla muodostaa *vähäisen rikkomuksen*
 - yli kymmenellä mutta alle 22,5 tunnilla muodostaa *vakavan rikkomuksen*
 - yli 22,5 tunnilla muodostaa *erittäin vakavan rikkomuksen*.

Vaihe 2

Jokainen piirturilevy tai muu kirjaus on tarkastettava sen toteamiseksi, onko kaikki kuljettajan toiminta otettu huomioon, kuten muu työ tai soveltamisalan ulkopuolella tapahtunut ajaminen. Kirjauksissa on oltava mukana ennen ajoneuvon haltuunottoa ja ajoneuvosta lähtemisen jälkeen tehty työ. Vaatimusten mukaan ”muuna työnä” on kirjattava seuraavat:

- direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdan mukaan työajaksi määritelty aika
- asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalan ulkopuolinen kaupallisiin tarkoituksiin käytetyn ajoneuvon ajoaika.

Lisäksi on asianmukaisesti kirjattava

- asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määritelty varallaoloaika

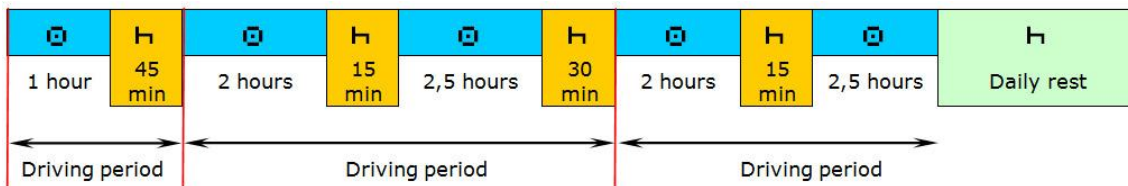
viimeisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan jälkeen.

Tämä on merkittävä käsin piirturilevyyn tai tulosteeseen taikka tallennettava manuaalisesti valvontalaitteeseen.

Jos kirjaukset eivät ole yhtäjaksoisia, kuljettajan on selitettävä syy tähän. Jos kuljettajaa kuulemalla tai muusta valvontaviranomaisen käytettävissä olevasta näytöstä käy ilmi, että säänneltyjä toimintoja on tehty mutta niitä ei ole kirjattu, tämä merkitsee kirjaamisen laiminlyöntiä eli tätä artiklaa koskevaa rikkomusta.

Tällainen rikkomus on *erittäin vakava*.

i) Esimerkki kymmenen tunnin vuorokautisesta ajoajasta, jossa tauot on pidetty oikein:



ii) Vajavainen vuorokausilepo voi johtaa sallitun vuorokautisen ajoajan ylittymiseen.



Vuorokautinen ajoaika: 17 ½ tuntia. [4 artiklan f alakohta]

iii) Esimerkkejä ajoajan ja viikkolevon oikeasta jakautumisesta:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)			Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4 24-hour periods						6 24-hour periods								4 24-hour periods			
		Weekly driving time: 56 hours							Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours			

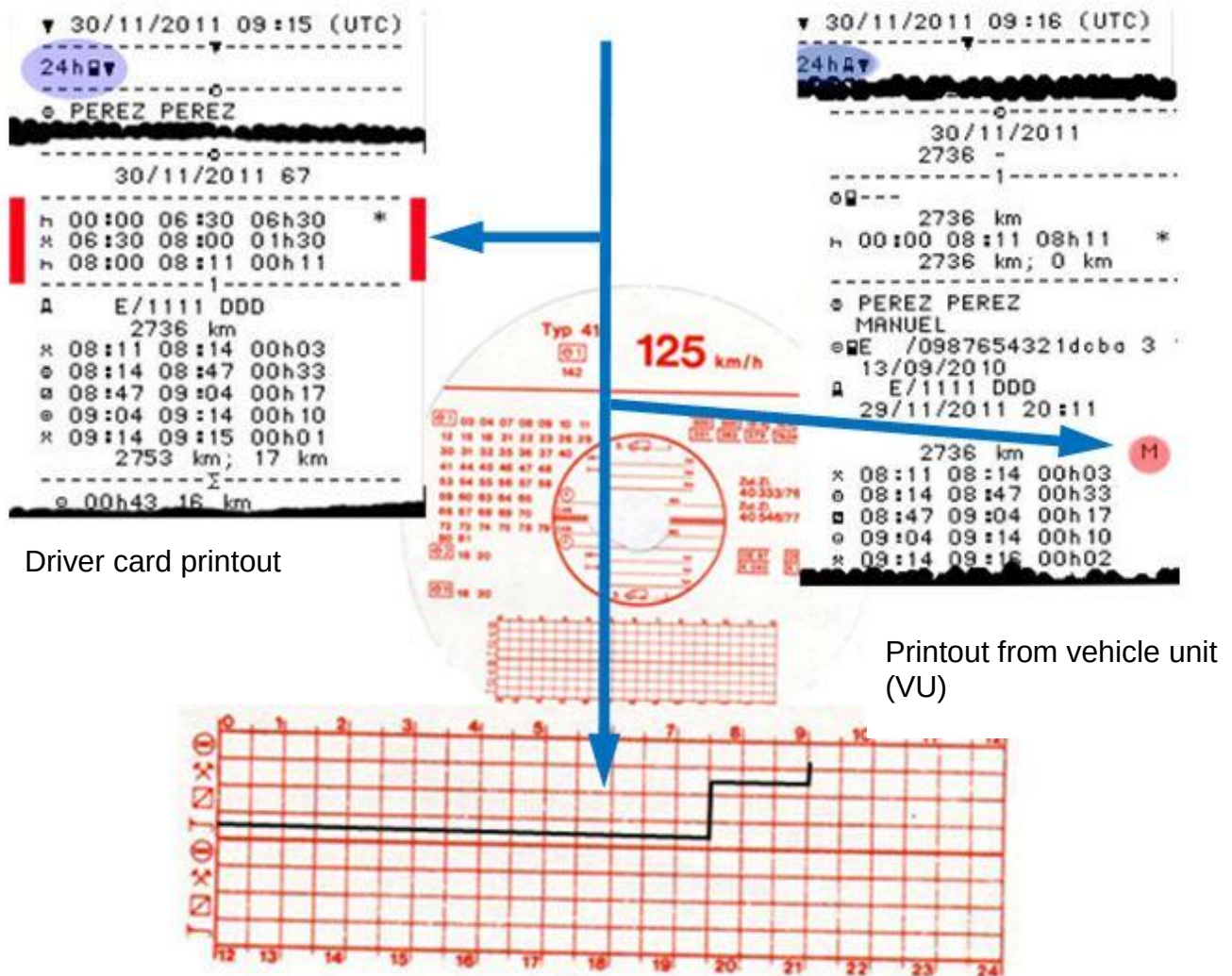
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T		
week 1		Week 2								Week 3								Week 4			
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.	Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours		
		4				6						5									
		24-hour periods				24-hour periods						24-hour periods									
		Weekly driving time: 56 hours				Weekly driving time: 34 hours										Weekly driving time: 38 hours					
		Two weeks driving time: 90 hours																			

		Week 1						Week 2						Week 3						Week 4						Week 5						Week 6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Weekly rest		Driving 7 h		Driving 8 h		Red. weekly rest		Driving 10 h		Driving 10 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 8 h		Driving 8 h		Weekly rest		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 10 h		Red. weekly rest		Driving 9 h		Driving 5 h		Driving 5 h		Weekly rest		Driving 10 h		Driving 10 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Red. weekly rest		Driving 10 h		Driving 10 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving 9 h		Driving	

Huomautuksia:

- Esimerkeistä voidaan havaita, että kuljettajan ei ole pakko mukauttaa työaikaansa kalenteriviikkoihin (eli pitää viikkolepoaan viikonloppuna). Työviikon pituus voi myös vaihdella siten, että se on enintään 6 X 24 tuntia. Katso myös linja-autonkuljettajia koskeva 12 vuorokauden poikkeus, 8 artiklan 6a kohta.
- Kuljettajan uusi työviikko (jota ei pidä sekoittaa kalenteriviikkoon) alkaa kun lainmukainen viikoittainen lepoaika on päättynyt. Sen pitää siis olla riittävän pitkä, jotta noudatetaan kalenteriviikolle ja kahdelle kalenteriviikolle säädettyjä ajoaikojen rajoituksia. Tämä voi merkitä, että jos kuljettajan viikoittainen / kahden viikon ajoikarajoitus on täyttynyt, hän ei voi ajaa ennen seuraavan kalenteriviikon alkua, vaikka olisikin jo pitänyt lainmukaisen viikoittaisen lepoajan.
- Voidaan myös nähdä, että kuljettajan työviikkoon voi teoriassa sisältyä lainmukainen 58 tunnin ajoaika, vaikka hän noudattaisi täysin kalenteriviikolle asetettuja rajoja koskevia säännöksiä.
- On myös huomattava, että kahdelle viikolle asetettu 90 tunnin rajoitus viittaa kalenteriviikkojen rajoihin, ja sitä on edellä annetussa esimerkissä noudatettu.

- iii) Seuraavassa annetaan esimerkkejä toiminnoista, jotka on tehty poissa ajoneuvosta ja jotka kirjataan manuaalisesti.



Huomautus:

Edeltävässä esimerkissä on manuaalinen kirjaus, jonka kuljettaja on tehnyt piirturilevyn taakse. Kuljettajalla oli lepoaikaa klo 00.00–7.30, minkä jälkeen hän on tehnyt ”muuta työtä” klo 7.30–9.00, jolloin hän aloitti ajamisen. Tällöin kuljettaja laitoi piirturilevyn valvontalaitteeseen, ja seuraavat toiminnot tallentuivat automaattisesti piirturilevyn vahatulle puolelle.

2.2.7 7 artikla**2.2.7.1 Teksti**

Neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin yhtäjaksoinen tauko, jollei hän pidä lepoaikaa.

Tämä tauko voidaan korvata vähintään 15 minuuttia kestävällä tauolla, jota seuraa vähintään 30 minuutin tauko, joka puolestaan sijoitetaan siten, että noudatetaan ensimmäisen kohdan säännöksiä.

2.2.7.2 Rikkomukset

Lakisääteisen tauon jättäminen pitämättä	561- 7
--	---------------

2.2.7.3 Tienvarsitarkastus

Jokaista piirturilevyä tai muuta tallennetta kohden on laskettava ajoaika (alkaen ensimmäisestä ajoajasta lepoajan jälkeen), kunnes neljä ja puoli tuntia tulee täyteen. Tähän ajoaikaan on sisällytettävä joko 45 minuutin tauko tai vähintään 15 minuutin tauko, jota seuraa toinen vähintään 30 minuutin jakso tai tällainen tauko tai tauot.

Huomautus: ”Tauko” on ehdottomasti kirjattava ”tauoksi”. Ennen kuin kirjatut varallaoloajat hyväksytään ”tauoiksi”, valvontaviranomaisten olisi arvioitava, onko kyseiset ajanjaksot käytetty yksinomaan lepäämiseen.

Jos nämä edellytykset eivät täyty, on kyseessä rikkomus.

Jos lainmukainen tauko (vähintään 45 min tai 15 + 30 min) pidetään, ennen kuin neljä ja puoli tuntia ajoaikaa on tullut täyteen, tilanne nollautuu, ja laskenta aloitetaan alusta. Jokaisen lainmukaisen tauon jälkeen jatketaan tallennettujen ajoaikojen arviointia samalla tavalla siihen asti, että vuorokautinen lepoaika alkaa. Jos havaitaan rikkomus, lasketaan yhteen lainmukaisten lepo- tai taukoaikojen välillä tallennetut ajoajat. Sen perusteella todetaan rikkomuksen vakavuus.

Jos yhteenlaskettu ajoaika ennen lainmukaista taukoa ylittää sallitun neljä ja puoli tuntia

- enintään 30 minuutilla – kyseessä on *vähäinen rikkomus*
- 30–90 minuutilla – *vakava rikkomus*
- yli 90 minuutilla – *erittäin vakava rikkomus*.

Tämä tapa todeta asetuksen noudattaminen vastaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomiossa C-116/92 (Charlton)⁸ annettua määritelmää.

Vähintään 30 minuutin tauko, jota seuraa toinen vähintään 15 minuutin tauko ei ole lainmukainen. Samalla tavalla olisi huomattava, että kuljettaja, joka pitää vaikkapa 25 minuutin tauon neljän ja puolen tunnin ajoajan aikana ja toisen samanlaisen tauon mainitun ajoajan lopulla, ei noudata asetuksen säännöksiä. Tauko ei ole asetuksen säännösten mukainen huolimatta 50 minuutin kestosta, joka on viisi minuuttia vaadittua enemmän.

Alle 15 minuutin taukoja ei pidetä osana lainmukaista taukoa, mutta niitä ei voida myöskään pitää ajoaikana tai muuna työnä.

Huomautus: Ainoastaan kolme tapauksessa matkustusaikaa voidaan pitää "lepona" tai "taukona". Ensimmäisessä tapauksessa kuljettaja matkustaa lautalla tai junalla kuljetettavan ajoneuvon mukana. Tässä tapauksessa kuljettaja voi pitää lepoajan tai tauon edellyttäen, että hänellä on käytettävissään vuode tai makuusija. Jos vuodetta tai makuusijaa ei ole käytettävissä, lepoaikaa ei voi pitää, mutta tällaista varallaoloaikaa voidaan pitää taukona. Toinen tapaus koskee sitä, että ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja. Tässä tapauksessa miehistön jäsen, joka on tarvittaessa käytettävissä ajoon ja istuu ajoneuvon kuljettajan vieressä, kirjaa "varallaoloajan".

Kolmas tapaus koskee sitä, että ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja. Jos toinen miehistön jäsen on tarvittaessa käytettävissä ajamiseen, istuu ajoneuvossa kuljettajan vieressä eikä osallistu aktiivisesti ajoneuvoa ajavan kuljettajan avustamiseen, 45 minuutin jakso kyseisen kuljettajan "varallaoloajasta" voidaan katsoa "tauoksi".

Soveltamisalan ulkopuoliset ajoajat olisi jätettävä pois näistä laskelmista.

Valvontaviranomaisten on kuitenkin pyrittävä todentamaan tätä toimintamuotoa koskevat kirjaukset.

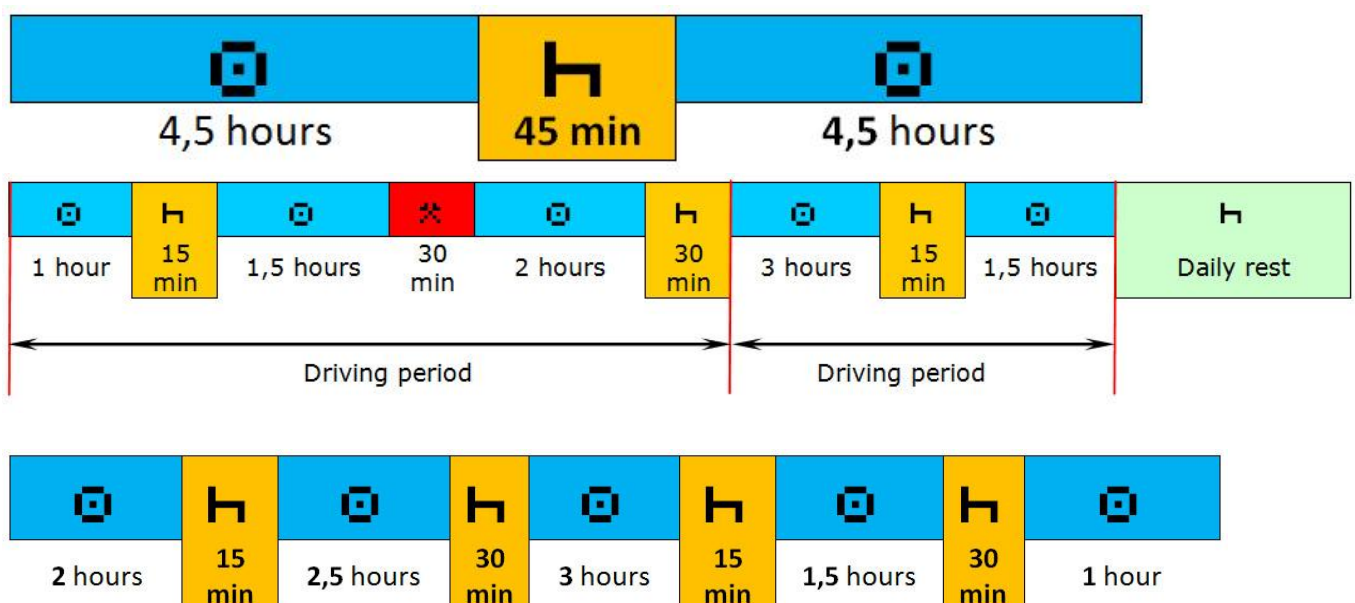
Charltonin asiassa annetussa tuomiossa (viite: C-116/92) on käsitelty tarkemmin sitä, kuinka taukovaatimukset lasketaan.

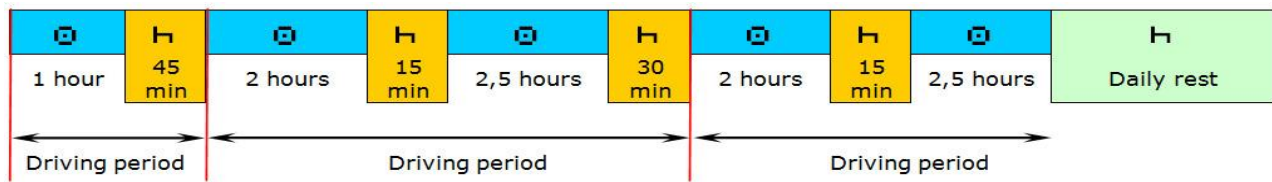
Huomautus: Asetuksella (EY) N:o 561/2006 pyrittiin korjaamaan asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 ollut virhe, jonka takia oli mahdollista ajaa lähes yhdeksän tuntia pitämällä vain yhden 15 minuutin tauon. Tätä kysymystä käsitellään jakamalla tauko kahtia 15 + 30 minuuttiin. Jos sallitaan 30 + 15 minuutin tauot, tämä tarkoitus ei toteudu, joten se on nähtävä rikkomuksena vähäisyydestään huolimatta.

Myös muut tämän vaatimuksen rikkomukset saattavat vaikuttaa vähäpätöisiltä, erityisesti jos tauot yhteenlaskettuina ylittävät vaaditun määrän, vaikka ne muutoin eivät täyttäisi kriteerejä. Valvontaviranomaisten on kuitenkin puolustettava asetusta, eikä asetuksen mukauttamista ja muuttamista operatiivisiin tarpeisiin voida hyväksyä. Tämän kaltaisiin yksittäisiin tapauksiin on kuitenkin syytä suhtautua käytännönläheisesti.

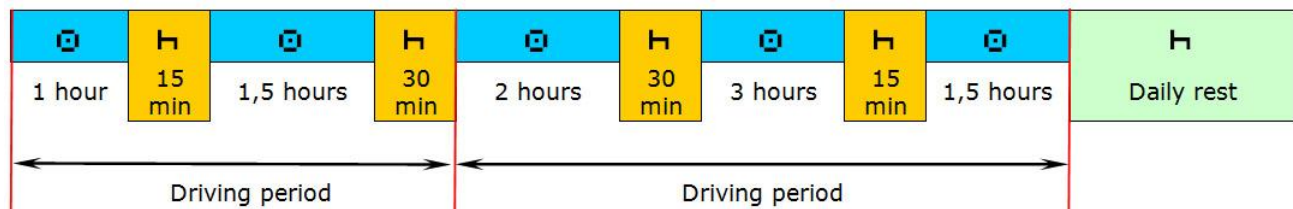
Esimerkkejä:

i) oikein pidetyt tauot





ii) väärin pidetyt tauot



Toinen ajoaika sisältää 45 minuuttia kirjattuja taukoja

- a) yhteensä viiden tunnin ajon jälkeen eivätkä
- b) 45 minuuttia jakaudu säädetyllä tavalla.

Tällainen jako johtaa epäsäännönmukaisuuteen, jossa liian monta taukoa jaettuna huonosti ajoajalle muodostaa asetuksen rikkomisen. (Jos kuljettaja ei olisi pitänyt 30 minuutin taukoa ensimmäisellä ajoajalla, rikkomusta ei olisi, katso esimerkki i, toinen kaavio.)

Valvontaviranomaiset saattavat pitää tällaisia rikkomuksia muodollisina ja vähäisinä luonteeltaan. Ne edellyttävät kenties neuvontaa pikemminkin kuin seuraamuksen.



Edellä annetussa esimerkissä on ajettu kuusi tuntia, ennen kuin lainmukainen tauko on pidetty.

2.2.8 8 artikla

2.2.8.1 Teksti

1. Kuljettajan on pidettävä vuorokautiset ja viikoittaiset lepoajat.
2. Jokaisen 24 tunnin ajanjakson kuluessa edellisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä kuljettajan on täytynyt pitää uusi vuorokautinen lepoaika. Jos se vuorokautisen lepoajan osa, joka sisältyy kyseiseen 24 tunnin ajanjaksoon, on vähintään yhdeksän tuntia mutta vähemmän kuin 11 tuntia, kyseistä vuorokautista lepoaikaa on pidettävä lyhennettynä vuorokautisena lepoaikana.
3. Vuorokautista lepoaikaa voidaan pidentää niin, että siitä tulee säännöllinen tai lyhennetty viikoittainen lepoaika.
4. Kuljettaja voi pitää enintään kolme lyhennettyä vuorokautista lepoaikaa kahden viikoittaisen lepoajan välillä.
5. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, monimiehitykseen kuuluvan kuljettajan on 30 tunnin kuluessa vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä täytynyt pitää uusi vähintään yhdeksän tunnin vuorokautinen lepoaika.
6. Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä vähintään
 - kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai
 - yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika; vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.
 Viikoittaisen lepoajan on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä.
- 6a. Poiketen siitä, mitä 6 kohdassa säädetään, kansainvälisen satunnaisen henkilöliikenteen kuljettaja, sellaisena kuin tämä on määritelty kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 (1), voi lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään kaksitoista perättäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä säännöllisestä viikoittaisesta lepoajasta laskettuna, edellyttäen että:
 - a) palvelun kesto on vähintään 24 perättäistä tuntia jossain toisessa jäsenvaltiossa tai tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvassa kolmannessa maassa kuin siinä, josta kuljetus lähti liikkeelle;
 - b) poikkeuksen soveltamisen jälkeen kuljettaja ottaa:
 - i) joko kaksi säännönmukaista viikoittaista lepoaikaa, tai
 - ii) yhden säännönmukaisen viikoittaisen lepoajan ja yhden lyhennetyn vähintään 24 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan. Vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla lepoajalla, joka käytetään kerralla ennen poikkeusjaksoa seuraavan kolmannen viikon loppua;
 - c) ajoneuvot on 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen varustettu asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteen IB vaatimusten mukaisilla valvontalaitteilla; ja
 - d) 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen, jos ajo tapahtuu kello 22:n ja 6:n välisenä aikana, ajoneuvon miehitys kaksinkertaistetaan tai 7 artiklassa tarkoitettua ajoaikaa vähennetään kolmeen tuntiin.
 Komissio seuraa tiiviisti tämän poikkeuksen käyttöä varmistaakseen, että taataan hyvin tiukkojen tieturvallisuutta koskevien ehtojen säilyminen, erityisesti tarkastamalla, että yhteenlaskettu kokonaisajoaika poikkeuksen kattamana ajanjaksona ei ole liiallinen. Komissio laatii viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2012 kertomuksen, jossa arvioidaan poikkeuksen vaikutuksia tieturvallisuudelle sekä siihen liittyviä sosiaalisia näkökulmia. Komissio tekee ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi tältä osin, jos se katsoo sen

asianmukaiseksi.

7. Lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta korvauksena pidettävä vapaa-aika on liitettävä toiseen vähintään yhdeksän tunnin pituiseen lepoaikaan.

8. Vuorokautiset lepoajat ja lyhennetyt viikoittaiset lepoajat, jotka pidetään muualla kuin ajoneuvon asemapaikkakunnalla, voidaan kuljettajan valinnan mukaan pitää ajoneuvossa, jos siinä on asianmukaiset nukkumismahdollisuudet jokaista kuljettajaa varten ja ajoneuvo on pysäköitynä.

9. Kahdelle viikolle jakautuva viikoittainen lepoaika voidaan laskea jommankumman viikon lepoajaksi muttei molempien.

2.2.8.2 Rikkomukset

Riittämätön vuorokausilepo	561- 8-2
Riittämätön vuorokausilepo (kaksoismiehitys)	561- 8-5
Riittämätön viikkolepo	561- 8-6

2.2.8.3 Tienvarsitarkastus

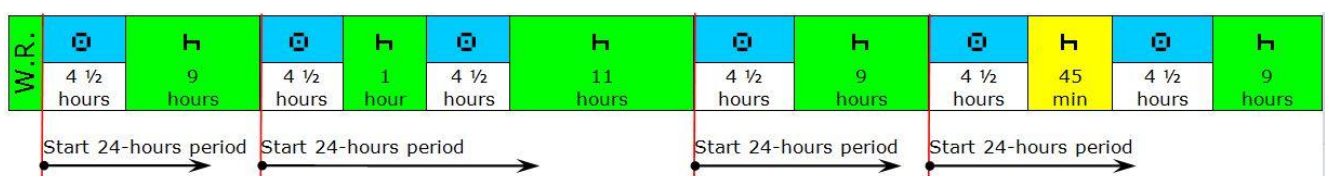
Lainmukaisuus tarkastetaan tutkimalla esitettyjä ajopiirturin levyjä tai tulosteita (taiikka digitaalisia tietoja), jotta saadaan selville lepoajat, jotka muodostavat lainmukaisen vuorokautisen lepoajan (11, 3 + 9 tai 9 tuntia). Lisäksi on tarpeen tunnistaa lainmukaiset viikoittaiset lepoajat (24 tuntia, 45 tuntia).

Valvontaviranomaisten olisi oltava tietoisia siitä, että yli yhdeksän tunnin lepoaika saattaa sisältää lyhennetyn vuorokausilevon ja korvaavan lepoajan (katso viikkolepoa koskevat säännöt), joten tämä olisi varmistettava kuljettajalta, ennen kuin lainmukaisuutta arvioidaan.

Vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja ei saa pitää liikkuvassa ajoneuvossa.

Vuorokausilepoa koskevat säännöt: Uusi 24 tunnin jakso alkaa, kun toiminta aloitetaan uudelleen **lainmukaisen** viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen.

Kuljettajan on pidettävä säännöllinen vuorokautinen lepoaika (vähintään 11 tuntia **tai** 3 + 9 tuntia) tai lyhennetty vuorokautinen lepoaika (vähintään 9, mutta alle 11 tuntia) 24 tunnin sisällä.



Nämä ovat lainmukaisia vähimmäislepoaikoja, jotka kuljettaja saa ylittää, mutta vähimmäislepomäärät **on sisällytettävä 24 tunnin ajalle työn alkamisesta.**

Kuljettaja on ehkä täyttänyt vuorokautista lepoaikaa koskevan vaatimuksen 24 tunnin aikana, jolloin alkaa seuraava 24 tunnin jakso.

Lainmukaisten viikoittaisten lepoaikojen välillä kuljettaja saa korvata säännöllisen vuorokautisen lepoajan lyhennetyllä lepoajalla enintään kolme kertaa. Jos määrä ylittyy,

säännöllistä vuorokausilepoa koskeva rikkomus katsotaan tapahtuvan joka kerta, kun alle 11 tunnin lepo pidetään (sallittujen kolmen kerran lisäksi).

Lainmukaista vuorokautista lepoaikaa (eli riittävän pitkää lepoaikaa, joka on pidetty 24 tunnin sisällä edellisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä) voidaan jatkaa, jotta saadaan lainmukainen viikoittainen lepoaika. Näin kuljettajan ei tarvitse viikon päätteeksi pitää sekä vuorokautista että viikoittaista lepoaikaa.

Monimiehitys: Jos miehistöön kuuluu useampi kuin yksi kuljettaja, sovelletaan eri sääntöjä. Jokaisella kuljettajalla on velvollisuus pitää vuorokautinen vähintään yhdeksän tunnin lepoaika 30 tunnin kuluessa työn aloittamisesta viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen. Poikkeusta saa soveltaa, jos ajoneuvossa on käytettävissä ajamiseen vähintään kaksi kuljettajaa ensimmäistä (yhteenlaskettua) tuntia lukuun ottamatta, jolloin toinen kuljettaja saa ajaa yksin. Samojen kahden kuljettajan ei ole pakko olla ajoneuvossa koko matkan ajan (katso kaavio). Muistutus: lepoaikaa ei saa viettää liikkuvassa ajoneuvossa. Huomautus: Ajopiirturin tallenteista näkyy (jos piirturia on käytetty oikein), onko kuljettaja ajanut miehistön osana. Analogisen ajopiirturin levyihin tallennetaan varallaoloaika ja tauot liikkuvassa ajoneuvossa. Digitaalisen ajopiirturin tallenteessa on miehistöä koskeva osoitin.

Tämän säännön rikkomukset havaitaan tutkimalla jokainen 24 tunnin (tai monimiehityksessä 30 tunnin) ajanjakso, joka on kirjattu sen jälkeen, kun työ on alkanut viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen, jotta yhtäjaksoisen levon pituus voidaan tarkastaa. Rikkomuksen vakavuuden ratkaisee kuljettajan toiminnan pituus.

Riittämätön vuorokausilepo luokitellaan seuraavasti:

Jos säännöllistä vuorokautista lepoaikaa (11 tuntia) on lyhennetty (sovelletaan vain, jos lyhennetty vuorokautinen lepoaika ei ole sallittu)

- enintään yhdellä tunnilla, on kyseessä *vähäinen rikkomus*
- yli yhdellä, mutta alle 2,5 tunnilla, on kyseessä *vakava rikkomus*
- yli 2,5 tunnilla, on kyseessä *erittäin vakava rikkomus*.

Jos lyhennettyä vuorokausilepoa (jos sallittu) tai lepoa monimiehityksellä on lyhennetty

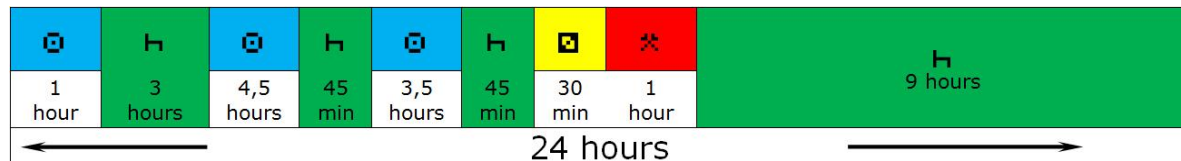
- enintään yhdellä tunnilla, on kyseessä *vähäinen rikkomus*
- yli yhdellä, mutta alle kahdella tunnilla, on kyseessä *vakava rikkomus*
- yli kahdella tunnilla, on kyseessä *erittäin vakava rikkomus*.

Jos kahteen osaan jaetun vuorokautisen lepoajan yhdeksän tunnin osuutta on lyhennetty

- enintään yhdellä tunnilla, on kyseessä *vähäinen rikkomus*
- yli yhdellä, mutta alle kahdella tunnilla, on kyseessä *vakava rikkomus*
- yli kahdella tunnilla, on kyseessä *erittäin vakava rikkomus*.

Huomautus: Keskeytetty vuorokausilepo voi mitätöidä lepoajan (tapaukset, joissa lepoajan saa keskeyttää, katso 9 artiklan 1 kohta).

Kahtia jaettu vuorokausilepo



Säännöllinen vuorokausilepo



Lyhennetty vuorokausilepo



Kuljettajan vuorokausi alle 24 tuntia



Vuorokausilepoa koskevat peräkkäiset rikkomukset

Artiklan teksti on epäselvä sen suhteen, mikä on aloituspiste, josta vuorokausilepoa koskevien säännösten jatkuvaa noudattamista voidaan arvioida sen jälkeen, kun vuorokausilepoa koskevia vaatimuksia on rikottu.

EU:n komission oikeudellinen yksikkö on esittänyt, että jos lainvalvojat kohtaavat tilanteita, joissa säännöllisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan jälkeisen toimintajakson aikana kuljettajat pitävät alle seitsemän tunnin vuorokautisia lepoaikoja, lainvalvojien olisi

- jaettava edellä mainitut toimintajaksot "teoreettisiin" yhtäjaksoisiin 24 tunnin jaksoihin (minkä asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 1 kohdan sanamuoto mahdollistaa) ja
- sovellettava vuorokautista ajoaikaa ja vuorokautista lepoaikaa koskevia tavanomaisia sääntöjä näihin 24 tunnin jaksoihin,

jotta lainvalvojat voisivat yksilöidä kaikki asiaankuuluvat rikkomukset ja määrätä niistä seuraamukset.

Seitsemäntuntisen levon päättymisen pitäisi katsoa uuden 24 tunnin jakson aloituspisteeksi, jotta toimittaisiin johdonmukaisesti vuorokautisen ajoajan laskemisesta tehdyn komission täytäntöönpanopäätöksen kanssa (katso kohta 2.2.6.3). Joka tapauksessa on kyse vuorokautista lepoaikaa koskevasta rikkomuksesta. Tämän menetelmän avulla on aina mahdollista yksilöidä ja kuvata vuorokausilepoa koskevat rikkomukset.

Huomautus: Tämän selityksen seurauksia ei ole vielä täysin tutkittu, minkä takia menetelmään on suhtauduttu varauksella.

Viikkolepoa koskevat säännöt

Asetuksen 4 artiklassa määritelty viikoittainen lepoaika voi olla säännöllinen vähintään 45 tunnin viikoittainen lepoaika tai lyhennetty vähintään 24 tunnin (mutta alle 45 tunnin) viikoittainen lepoaika.

Kuljettajan on aloitettava viikoittainen lepoaika viimeistään 144 tunnin (6 X 24 tuntia) kuluttua siitä, kun hän on lopettanut edellisen lainmukaisen viikoittaisen lepoajan.

Kahden peräkkäisen kalenteriviikon (maanantaista sunnuntaihin) aikana kuljettajan on pidettävä (tai aloitettava) joko

- kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa (vähintään 45 tuntia) tai
- säännöllinen viikkolepo (vähintään 45 tuntia) ja lyhennetty viikkolepo (vähintään 24 tuntia).

Huomautus: Tämä määrä viikkolepoa on vähimmäisvaatimus, jonka lisäksi voidaan pitää muita lainmukaisia viikoittaisia lepoaikoja.

Viikkolevon lyhennykset on korvattava pitämällä koko korvaus **kerralla** lepona, joka **yhdistetään vähintään yhdeksän tunnin lepoaikaan ennen kolmannen viikon loppumista siitä, kun lyhennys tehtiin.**

Kahdelle viikolle jakautuva viikoittainen lepoaika voidaan laskea jommankumman viikon lepoajaksi muttei molempien.

Vähintään 69 tunnin lepoaikaa voidaan pitää kahtena peräkkäisenä viikkolepona (erillisillä kalenteriviikoilla) edellyttäen, että 6 X 24 (144) tunnin sääntöä ei rikota ennen kyseistä lepoaikaa eikä sen jälkeen.

Säännösten noudattaminen olisi tarkastettava noudattamalla seuraavia vaiheita:

1: Aloitetaan vanhimmasta esitetystä tallenteesta ja yksilöidään kaksi viikoittaista lepoaikaa (45 + 45, 45 + 24 tai 24 + 45) kahdella peräkkäisellä kalenteriviikolla. Jos kahta lainmukaista viikoittaista lepoaikaa ei löydy, on tapahtunut rikkomus.

2: Jos riittävät viikoittaiset lepoajat on kirjattu, on tarkastettava, että kahden peräkkäisen viikoittaisen lepoajan välissä on enintään 6 X 24 tunnin jakso. Jos väliaika on pitempi, on kyseessä rikkomus. Sen jälkeen siirrytään tallenteissa viikko eteenpäin ja aloitetaan laskenta uudelleen vaiheesta 1.

3: Lyhennetyn lepoajan korvaamista koskevien vaatimusten noudattamista voidaan arvioida realistisesti, jos tarkastus tehdään yrityksen tiloissa. Tienvarsitarkastuksissa niiden tarkastaminen on rajoitettua, koska esitettäviksi vaadittujen tallenteiden määrä on rajoitettu.

Huomautus: Ei riitä, että tarkastetaan vain, onko lainmukaisten viikkolepojen väliaika enintään 6 X 24 tuntia.

Jos lepoaika on pidetty kalenteriviikon aikana, mutta se ei ole riittävän pitkä asetuksen vaatimusten täyttämiseksi, on myös kyseessä rikkomus.

Lyhennetyn (jos sallittu) viikkolevon lyhentäminen

- enintään kahdella tunnilla muodostaa *vähäisen rikkomuksen*
- yli kahdella mutta alle neljällä tunnilla muodostaa *vakavan rikkomuksen*
- yli neljällä tunnilla muodostaa *erittäin vakavan rikkomuksen*.

Säännöllisen viikkolevon lyhentäminen

- enintään kolmella tunnilla muodostaa *vähäisen rikkomuksen*
- yli kolmella mutta alle yhdeksällä tunnilla muodostaa *vakavan rikkomuksen*
- yli yhdeksällä tunnilla muodostaa *erittäin vakavan rikkomuksen*.

Korvauksena pidettävää vapaa-aikaa koskevien säännösten noudattamista tarkastavan viranomaisen olisi yritystä tai kuljettajaa kuulemalla yritettävä todeta, koska lyhennettyä viikkolepoa korvaava vapaa-aika on pidetty.

Kun määritetään, noudatetaanko sääntöä ”ennen kolmannen viikon loppumista”, on tarpeen määrittää, mille viikolle viikkolepo on osoitettu (katso edellä). Jos lyhennetyn viikkolevon korvaamista koskevia vaatimuksia ei noudateta, viikkolepo on riittämätön ja kyseessä on siten rikkomus.

Monimiehityksen sääntöjen noudattamista koskevassa tarkastuksessa on tutkittava kaikkien kuljettajien tiedot yhdessä (jos mahdollista), jotta voidaan todeta, että monimiehitystä koskevan poikkeuksen edellytykset täyttyvät. Jos vain yhden kuljettajan tallenteet ovat käytettävissä, on silti mahdollista tehdä rajoitettu tarkastus 30 tunnin ajanjakson perusteella.

Riittävän pitkä viikkolepo voidaan jakaa lainmukaisiksi viikoittaisiksi lepoajoiksi kahdelle kalenteriviikolle. Tästä on esimerkkinä vähintään 69 tunnin viikoittainen lepoaika, joka on aloitettu perjantaina klo 18.00.

Asetuksessa ei kielletä viikoittaisen lepoajan viettämistä junassa tai lautalla, kunhan kuljettajalla on käytettävissään vuode tai makuusija.

Kun asetuksessa erikseen sallitaan lyhennetyn viikoittaisen lepoajan (24 tuntia) viettäminen asianmukaisesti varustellussa ajoneuvossa, vaikuttaa siltä, että asetuksessa suljetaan pois säännöllisen viikkolevon viettäminen ajoneuvossa. Todellisuudessa tätä valvotaan harvoin, koska asetuksessa ei myöskään suljeta tämän myönnytyksen ulkopuolelle lepoaikoja, joihin kuuluu lyhennetty viikkolepo sekä korvauksena edellisestä lyhennetystä viikkolevosta pidettävä vapaa-aika.

Esimerkki riittämättömästä viikkolevosta: kahden viikon jaksolla, joka käsittää viikot 2 ja 3, on vain yksi viikoittainen lepoaika.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			

Oikein pidetty viikkolepo:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)
	6						5					4							
	24-hour periods						24-hour periods					24-hour periods							

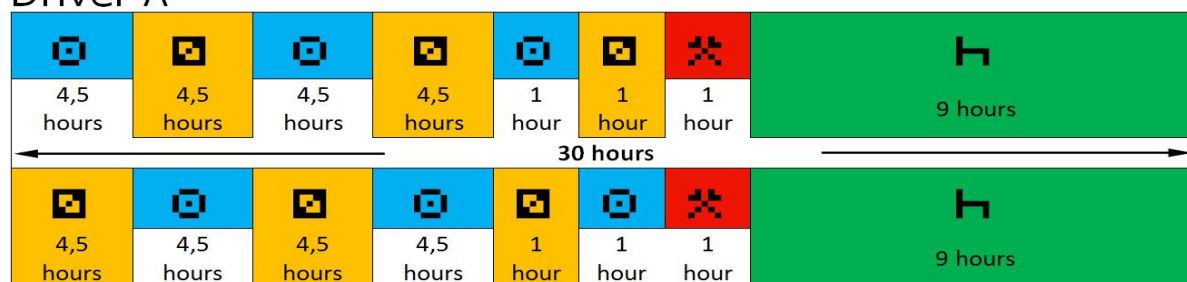
S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Red. weekly rest	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Weekly rest	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)	Work / driving (🚗/🚗)		
5 24-hour periods						6 24-hour periods						3 24-hour periods						

Viiikkolevon korvaaminen:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4						
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest			
	4 24-hour periods					6 24-hour periods							6 24-hour periods				from Week 1					
		Weekly driving time: 47 hours					Weekly driving time: 43 hours					Weekly driving time: 37 hours										
		Two weeks driving time: 90 hours																				
							Two weeks driving time: 80 hours															

Monimiehistystä koskevia esimerkkejä: Seuraavat esimerkit osoittavat, kuinka miehistönä toimivien kuljettajien toiminnot on mahdollista jakaa asetuksen mukaisesti.

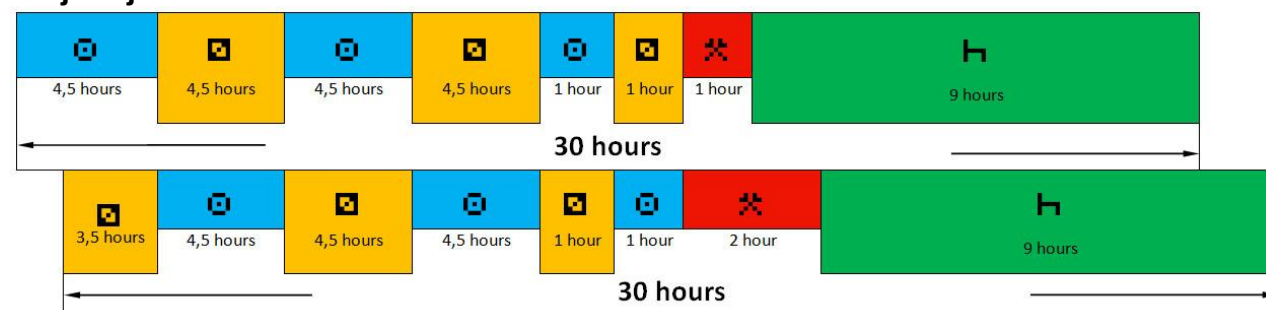
Driver A



Driver B

Jäljempänä esitettyssä esimerkissä kuljettaja A ajaa yksin yhden tunnin, ennen kuin kuljettaja B nousee ajoneuvoon, mikä on sallittua monimiehityksessä.

Kuljettaja A



Kuljettaja B

Seuraavassa tapauksessa kuljettaja A on tehnyt ”muuta työtä” kolme ja puoli tuntia ja alkanut sitten ajamaan. Tuntia myöhemmin ajoneuvoon nousee kuljettaja B. Tämä on sallittua monimiehityksessä.

On kuitenkin huomattava, että jos matkaa jatketaan monimiehityksessä, kuljettaja A ei voi alkaa ajamaan, ennen kuin kuljettaja B on pitänyt vuorokausileponsa. Kuljettaja A voisi tehdä muuta työtä yhden tunnin ajan.

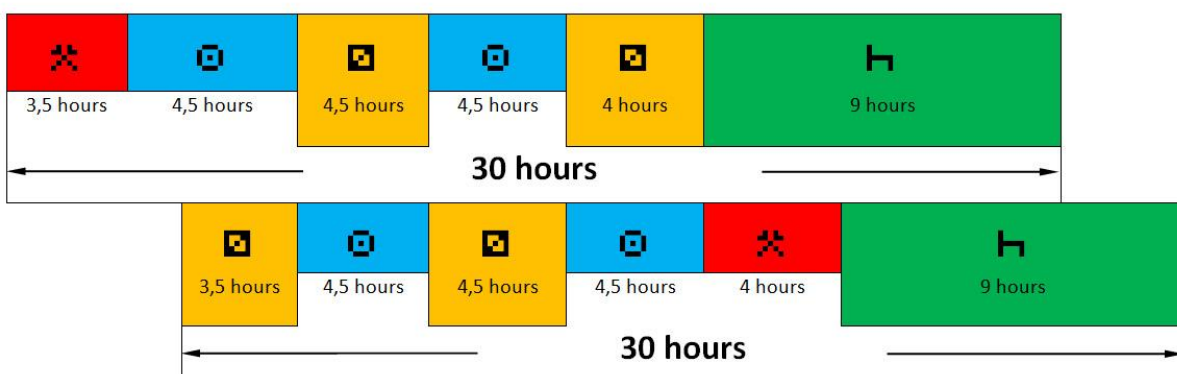
Driver A



Driver B

Seuraava tehtävien jakautuminen on myös sallittu.

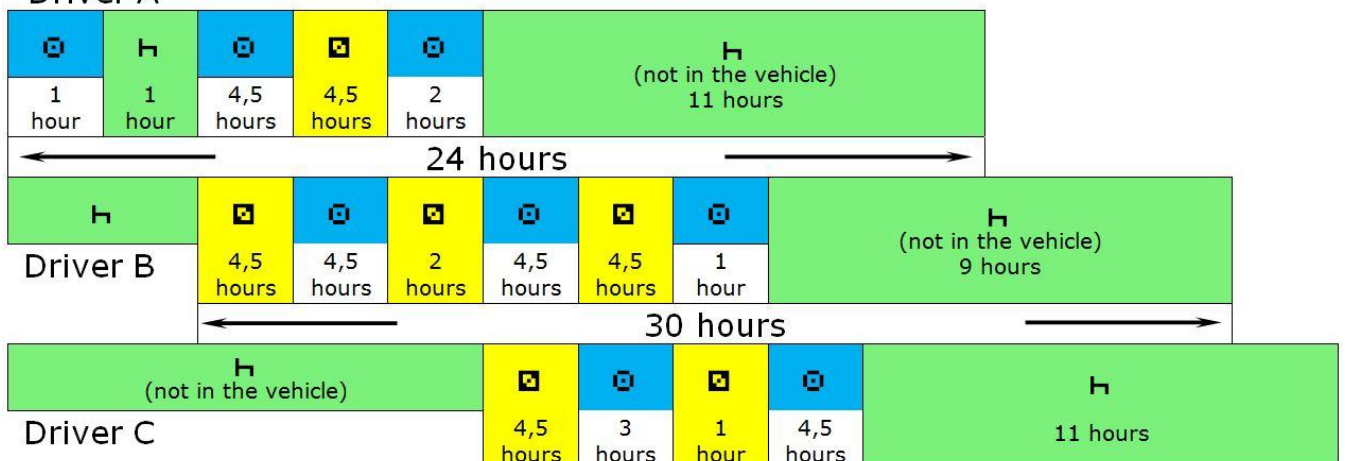
Driver A



Driver B

Seuraava esimerkki osoittaa, kuinka ajoneuvossa voi olla kolme kuljettajaa. Vain kuljettaja B voi hyödyntää monimiehityspoikkeusta. Huomautus: vuorokausilepoa ei saa viettää liikkuvassa ajoneuvossa.

Driver A



2.2.8.4 Kahdentoista päivän sääntö

Asetuksen (EY) N:o 1073/2009 29 artiklalla muutettiin asetusta (EY) N:o 561/2006 lisäämällä asetuksen 8 artiklaan 6a kohta. Siinä otettiin käyttöön kansainvälisen satunnaisen henkilöliikenteen kuljettajia koskeva poikkeus, jonka mukaan he voivat lykätä viikoittaista lepoaikaansa 12. päivän loppuun. Siinä vaaditaan myös, että kuljettajan on pidettävä säännöllinen 45 tunnin lepoaika ennen matkan alkamista, minkä lisäksi matkan jälkeen on pidettävä vähintään yksi säännöllinen ja yksi lyhennetty viikoittainen lepoaika peräkkäin, yhteensä 69 tuntia.

Kyseessä on poikkeus asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 6 kohdassa annettuihin tavanomaisiin viikkolepoa koskeviin vaatimuksiin. Jotta kuljettajalla olisi oikeus lykätä viikkolepoaan, hänen on täytettävä **kaikki** vaatimukset.

Jos vaatimukset eivät täyty, kuljettajan on pidettävä tavanomainen viikoittainen lepoaika 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Mahdolliset rikkomukset ovat siten viikkolepoa koskevia rikkomuksia.

2.2.8.5 Lepoajan keskeyttäminen hätätilanteessa

Tavallisesti vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan keskeyttäminen on rikkomus (lauttasääntöä lukuun ottamatta). Hätätilanteessa tai poliisin tai muun viranomaisen ohjeistuksessa kuljettajan on hyväksyttävää keskeyttää lepoaikansa muutamaksi minuutiksi ajoneuvon siirtämistä varten (katso liite, ohje 3). Keskeytys olisi kirjattava tarvittaessa manuaalisesti, ja tallenteeseen olisi lisättävä ohjaavan viranomaisen merkintä. Tällaista keskeytystä ei pitäisi katsoa rikkomukseksi.

2.2.9 9 artikla

2.2.9.1 Teksti

1. Kun kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa ja pitää säännöllisen vuorokautisen lepoajan, kyseinen lepoaika voidaan poiketen siitä, mitä 8 artiklassa säädetään, keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka saa kestää yhteensä enintään yhden tunnin. Tällaisena säännöllisenä vuorokautisena lepoaikana kuljettajalla on oltava käytettävissään vuode tai makuusija.
2. Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on vuode tai makuusija.
3. Aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, on laskettava ”muuksi työksi”.

2.2.9.2 Rikkomukset

Riittämätön vuorokausilepo	561- 8-2
Kirjaamatta jättäminen	561- 6-5

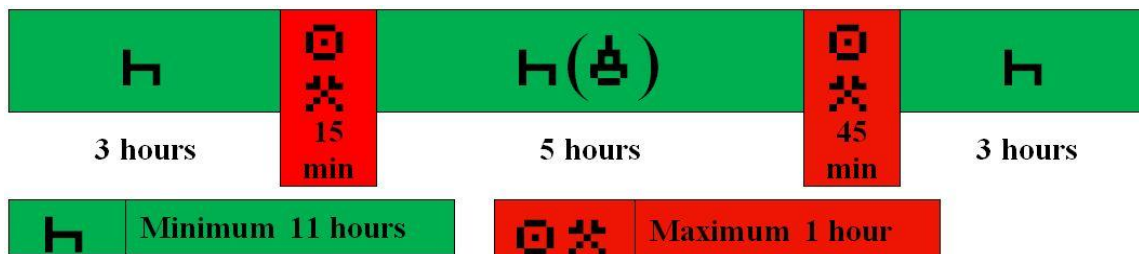
2.2.9.3 Tienvarsitarkastus

1. Poikkeuksen ansiosta kuljettaja saa keskeyttää säännöllisen vuorokautisen lepoajan (11 tuntia tai 3 + 9 tuntia) enintään **kahdesti** matkustaessaan lautalla tai junassa kuljetettavan ajoneuvon mukana. Keskeytysten aika saa yhteensä olla enintään yksi tunti.
2. Tällaisen keskeytetyn levon jokaisessa osassa kuljettajalla on oltava käytettävissään vuode tai makuusija.
3. Poikkeusta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen noudattaminen tarkastetaan toteamalla, mikä on keskeytynyt vuorokautinen lepoaika, ja varmistamalla, että keskeytys on kokonaiskestoltaan enintään yksi tunti ja että keskeytetyn vuorokautisen lepoajan osista muodostuu edelleen yhteensä säännöllinen vuorokautinen lepoaika.

Valvontaviranomaisten olisi myös pyydettävä esittämään juna- tai lauttalippu poikkeuksen pätevyysvarmistamiseksi, vaikka viranomaisten olisi otettava huomioon, että lauttayhtiöt eivät aina anna lippuja.

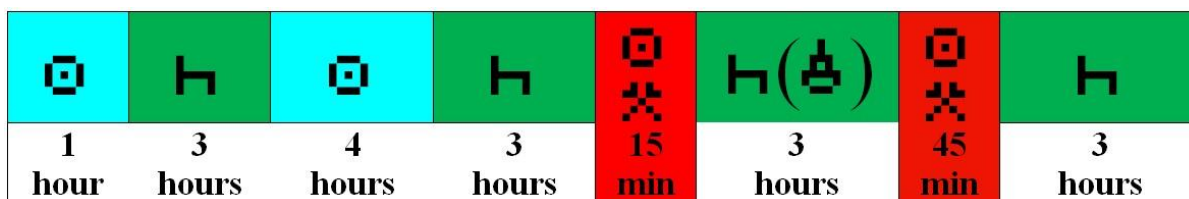
Jos edellytykset eivät täyty, on kyseessä **vuorokausilepoa koskeva rikkomus** (katso 8 artikla), joka jatkuu, kunnes lainmukainen vuorokautinen lepoaika pidetään. (Katso myös liite, ohje 6.)

Jäljempänä olevassa esimerkissä näytetään, kuinka säännöllinen vuorokausilepo keskeytetään lauttaan ajamista ja siitä poistumista varten poikkeusta hyödyntämällä.



Huomautus: Tällaisen keskeytyksen aikaista ajoa ei asetuksen mukaan oteta huomioon laskettaessa vuorokautista ajoaikaa ennen keskeytynyttä vuorokausilepoa tai sen jälkeen, mutta se otetaan huomioon viikoittaisessa ja kahden viikon ajoikarajoituksessa. Korvaava viikkolepo voidaan lisätä tällä tavoin pidettyyn vuorokausilepoon.

Jäljempänä: Osiin jaetun levon keskeytys (lautta):

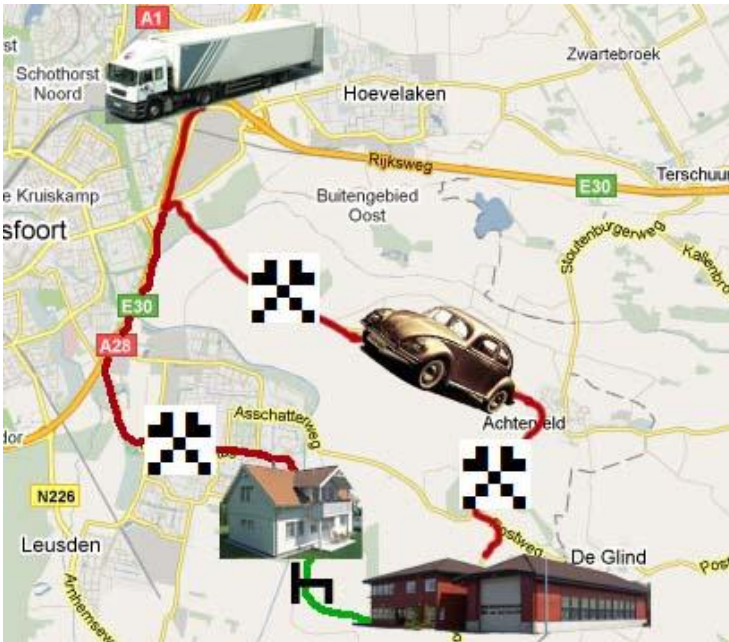


Huomautus: On huomattava, että tällaiset keskeytykset eivät ole sallittuja, jos yhdeksän tunnin vuorokausilepo pidetään monimiehityksessä. Monimiehityksessä ajavien kuljettajien on pidettävä **säännöllinen** vähintään 11 tunnin vuorokausilepo voidakseen hyödyntää poikkeusta.

- Jos kuljettaja matkustaa tiettyyn paikkaan, muualle kuin työnantajan toimipisteeseen, työnantajan ohjeiden mukaisesti tarkoituksenaan ottaa haltuun ajopiirturilla varustettu ajoneuvo ja ajaa sitä, hän täyttää velvoitteitaan työnantajansa kohtaan eikä voi siten käyttää aikaansa haluamallaan tavalla. Niinpä aika, jonka kuljettaja on käyttänyt matkustaakseen paikkaan tai paikasta, joka ei ole kuljettajan koti eikä työnantajan toimipiste, ottaakseen haltuun asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon tai poistuaakseen tällaisesta ajoneuvosta, olisi kirjattava "muuksi työksi". Näin on siitä riippumatta, onko työnantaja antanut kuljettajalle ohjeet siitä, milloin ja miten hänen on matkustettava, vai onko kuljettaja tehnyt tätä koskevan päätöksen itse (katso unionin tuomioistuimien asia C-124/09⁹).

Muuksi työksi on kirjattava myös aika, jonka kuljettaja käyttää ajamalla muuta kuin asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa ajoneuvoa matkustaakseen paikkaan, joka ei ole hänen tavanomaisen työnantajansa toimipiste eikä kuljettajan koti ja jossa hänen on määrä ottaa soveltamisalaan kuuluva ajoneuvo haltuunsa, tai lähteäkseen kyseisestä paikasta luovutettuaan soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon hallinnan. (Katso myös liite, ohje 2.)

5. Teoriassa tämä merkitsee, että kuljettaja, jonka työpäivä päättyy muualla kuin hänen tavanomaisessa työpaikassaan, ei voi tehdä enää muuta työtä, kuten ajaa kotiin, kirjaamatta tätä toimintaa ja hän voi siten tehdä rikkomuksen.



Jos epäillään, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa on tehty mutta sitä ei ole kirjattu, kuljettajaa olisi kuultava sen selvittämiseksi, mitä kyseisinä aikoina on täsmälleen ottaen tehty.

Tallenne, jonka mukaan kuljettaja on lopettanut tehtävänsä yhdessä paikassa ja jatkanut seuraavana päivänä toisesta paikasta, saattaa osoittaa, että tässä artikkelissa tarkoitettu toiminta on jätetty kirjaamatta.

Kuljettajia, jotka ottavat ajoneuvon haltuunsa kaukana kotoaan tai tavanomaisesta työpaikastaan, on kuultava matkasta ajoneuville, jotta voidaan todeta, onko kuljettaja jättänyt osan toiminnoistaan kirjaamatta.

Soveltamisalaan kuuluvien toimintojen kirjaamatta jättäminen on asetuksen (ETY) N:o 3821/85 rikkomus, ja se on luokiteltava *hyvin vakavaksi rikkomukseksi*.

2.2.10 10 artikla**2.2.10.1 Teksti**

1. Kuljetusyritys ei saa maksaa palveluksessaan tai käytössään oleville kuljettajille ajomatkan ja/tai kuljetettujen tavaroiden määrän perusteella palkkioita edes lisäpalkkioiden tai palkanlisien muodossa, jos tällaiset palkkiot saattavat vaarantaa liikenneturvallisuutta ja/tai saattavat kannustaa rikkomaan tämän asetuksen säännöksiä.
2. Kuljetusyrityksen on järjestettävä 1 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien työ siten, että kuljettajat voivat noudattaa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja tämän asetuksen II luvun säännöksiä. Kuljetusyrityksen on annettava kuljettajalle asianmukaiset ohjeet ja tarkastettava säännöllisesti, että asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja tämän asetuksen II luvun säännöksiä noudatetaan.
3. Kuljetusyritys on vastuussa kuljettajiensa tekemistä rikkomuksista, vaikka rikkominen olisi tapahtunut toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella.
Jäsenvaltiot voivat asettaa tämän vastuun edellytykseksi, että kuljetusyritys on rikkonut 1 ja 2 kohtaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta pitää kuljetusyrityksiä täysin vastuullisina. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon mahdollisen näytön siitä, että kuljetusyritystä ei kohtuudella voida pitää vastuullisena tehdystä rikkomuksesta.
4. Kuljetusyritysten, lähettäjiä, huolitsijoiden, matkanjärjestäjien, hankkijoiden, alihankkijoiden ja kuljettajia välittävien toimistojen on varmistettava, että sopimusperusteiset liikenteen aikataulut ovat tämän asetuksen mukaiset.
5. a) Kuljetusyrityksen, joka käyttää asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteen I B mukaisilla valvontalaitteilla varustettuja ajoneuvoja ja tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja, on
 - i) varmistettava, että ajoneuvoyksiköstä ja kuljettajakortista kopioidaan kaikki tiedot jäsenvaltion määräämin väliajoin ja että olennaiset tiedot kopioidaan useammin sen varmistamiseksi, että kaikki tiedot sen toteuttamista tai sen lukuun toteutetuista toimista kopioidaan;
 - ii) varmistettava, että kaikki ajoneuvoyksiköstä ja kuljettajakortista kopioidut tiedot säilytetään vähintään kaksitoista kuukautta niiden kirjaamisen jälkeen ja että tällaiset tiedot ovat tarkastusviranomaisen pyynnöstä saatavilla yrityksen toimitiloissa joko suoraan tai etäyhteyden avulla.
- b) ”Kopioinnilla” tarkoitetaan tässä kohdassa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteessä I B olevan I luvun s alakohdassa esitetyn määritelmän mukaista kopiointia.
- c) Komissio päättää 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti enimmäistiheydestä, jolla olennaiset tiedot on kopioitava a alakohdan i alakohdan mukaisesti.

2.2.10.2 Rikkomukset

Liikenteenharjoittajan laiminlyönti turvata ajopiirturitietojen säilyttäminen

2.2.10.3 Tienvarsitarkastus

Tässä artikkelissa asetetaan velvoitteita liikenteenharjoittajille. Artiklan 1, 2 ja 4 kohdassa esitettyjä rikkomuksia ei ole realistisesti mahdollista havaita eikä asianmukaisesti tutkia tienvarsitarkastuksissa. Ne on parasta tarkastaa liikenteenharjoittajien tiloissa tehtävissä tarkastuksissa, jolloin tarvittava todistusaineisto on todennäköisesti saatavilla. Jos epäillään laajempaa tuottamuvastuuta valtioiden rajat ylittävissä maantiekuljetuksissa, hyvä toimintatapa on toimittaa kerätyt tiedot kotijäsenvaltion lainvalvontaviranomaisille.

Artiklan 3 kohdassa tarkoitettua rikkomusta koskevan liikenteenharjoittajan vastuun ratkaisemiseksi on tutkittava kunkin jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä.

On todennäköistä, että kansallisessa lainsäädännössä asetetaan lainvalvontaelimelle käytännön rajoituksia asettaa ulkomainen yksikkö vastuuseen tämäntyyppisestä hallinnollisesta rikkomuksesta.

Tienvarsitarkastuksissa kerätyt tiedot saattavat kuitenkin olla jäsenvaltiolle hyödyllisiä, jotta voidaan yksilöidä liikenteenharjoittajat, joita on syytä tutkia.

Artiklan 5 kohdassa tarkoitettu rikkomus koskee liikenteenharjoittajan velvollisuutta kopioida ja säilyttää digitaaliset tiedot, ja siten se liittyy ensisijaisesti yritystä koskevaan tutkintaan.

2.2.11 11 artikla

2.2.11.1 Teksti

Jäsenvaltio voi soveltaa 6–9 artiklassa säädettyjä pitempiä vähimmäistaukoja ja -lepoaikoja tai lyhyempiä enimmäisajoaikoja, kun on kyse tieliikenteestä, jota harjoitetaan ainoastaan sen alueella. Jäsenvaltion on kuitenkin tällöin otettava huomioon työehtosopimukset ja muut asianmukaiset työmarkkinaosapuolten tekemät sopimukset. Kansainvälisessä tieliikenteessä toimiviin kuljettajiin on kuitenkin sovellettava tätä asetusta.

2.2.11.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.11.3 Tienvarsitarkastus

Vaikka yksittäiset jäsenvaltiot voivat säätää tätä asetusta tiukemmat rajat, kansainvälisiin matkoihin sovelletaan kuitenkin asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85.

Kansainvälisiä matkoja tekeviin kuljettajiin ja ajoneuvoihin olisi joka tapauksessa sovellettava vakiotarkastuksia.

Jäsenvaltioissa, joiden lainsäädäntö on kansallisten matkojen osalta tiukempi, valvontatarkastukset tehdään kotimaisen lainsäädännön mukaisesti.

2.2.12 12 artikla

2.2.12.1 Teksti

Saadakseen ajoneuvon sopivaan pysähdyspaikkaan kuljettaja voi poiketa 6–9 artiklasta siinä määrin kuin on tarpeen henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuuden varmistamiseksi, jos hän ei siten vaaranna liikenneturvallisuutta. Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan sopivaan pysähdyspaikkaan.

2.2.12.2 Rikkomukset

Ei ole (tosin se voi riippua kansallisesta lainsäädännöstä), mutta jos kuljettaja ei sovelta vapautusta oikein, 6–9 artiklaan liittyvät rikkomukset voivat tulla kyseeseen.

2.2.12.3 Tienvarsitarkastus

EU:n säännöistä voidaan poiketa, jotta ajoneuvo saadaan sopivaan pysähdyspaikkaan, siinä määrin kuin se on tarpeen henkilöiden (myös matkustajien), ajoneuvon tai sen kuorman turvallisuuden varmistamiseksi, kunhan liikenneturvallisuutta ei vaaranneta.

Kuljettajan on merkittävä poikkeaman syy piirturilevyn taakse (jos hän käyttää analogista ajopiirturia) tai ajopiirturin tulosteeseen tai erilliselle lehdelle (jos hän käyttää digitaalista ajopiirturia) viimeistään päästyään sopivaan pysähdyspaikkaan.

Asiassa C-235/94 annetun Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomion¹⁰ mukaan tätä poikkeusta voidaan soveltaa vain tapauksissa, joissa kuljettajan ajoaikasäännöksiä on matkan aikana mahdotonta noudattaa ennalta arvaamattomista syistä. Toisin sanoen suunnitellut sääntörikkomukset eivät ole sallittuja. Tämä tarkoittaa sitä, että jos ennalta arvaamaton tapahtuma sattuu, kuljettajan on päätettävä, onko välttämätöntä poiketa säännöistä. Kuljettajan on päätöstä tehdessään otettava huomioon tarve varmistaa liikenneturvallisuus.

Valvontaviranomaisten olisi tarkastettava,

- mikä on sen tapahtuman todellinen luonne, jonka takia kuljettaja on turvautunut tämän artiklan säännöksiin. **Ohjeessa 1** esitetään erikoistapaukset, joista on oltava tietoinen.
- voidaanko vapautuksen pätevyys todeta ajopiirturikirjauksista
- onko vapautusta käytetty sopivan pysähdyspaikan saavuttamiseen. *Huomautus: Kyseessä ei ole avoin valtakirja matkan loppuun ajamiseen. Tarkastajien on kuitenkin otettava huomioon, että valvontahetkellä sopivaa pysähdyspaikkaa ei ehkä vielä ole saavutettu ja siksi säännöistä poikkeamista ei vielä ole kirjattu. Tässä tapauksessa tätä laiminlyöntiä ei pitäisi kohdella rikkomuksena.*
- onko pysähdyspaikka ensimmäinen sopiva paikka
- onko vapautusta käytetty järjestelmällisesti ja toistuvasti tutkimalla aiemmat tallenteet.

Jos vapautusta vaaditaan väärin perustein, on tarkastettava 6–9 artiklaa koskevat rikkomukset.

2.2.13 13 artikla**2.2.13.1 Teksti**

1. Jäsenvaltiot voivat omalla alueellaan tai, kyseisen jäsenvaltion suostumuksella, toisen jäsenvaltion alueella myöntää yksittäistapauksittain asettamiensa edellytysten mukaisesti poikkeuksia 5–9 artiklan säännöksistä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla harjoitettavaan liikenteeseen, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista:

- a) viranomaisten omistamat tai ilman kuljettajaa vuokraamat ajoneuvot, joita käytetään sellaisessa tieliikenteessä, jolla ei kilpailla yksityisten kuljetusyritysten kanssa;
- b) maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämät tai ilman kuljettajaa vuokraamat ajoneuvot, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta;
- c) maa- ja metsätaloudessa käytettävät maatalous- ja metsätraktorit enintään 100 kilometrin etäisyydellä ajoneuvon omistavan tai sitä vuokraavan yrityksen sijaintipaikasta;
- d) ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja – joita yhteisön postipalvelujen sisämarkkinoiden kehittämistä ja palvelun laadun parantamista koskevista yhteisistä säännöistä 15 päivänä joulukuuta 1997 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/67/EY (1) 2 artiklan 13 kohdassa määritellyt yleispalvelun tarjoajat käyttävät yleispalvelussa lähetysten toimittamiseen, tai – joita käytetään sellaisten materiaalien tai laitteiden kuljetukseen, joita kuljettaja tarvitsee työnsä yhteydessä.
Näitä ajoneuvoja saadaan käyttää enintään 50 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö;
- e) ajoneuvot, joita käytetään yksinomaan pinta-alaltaan enintään 2 300 neliökilometrin suuruisilla saarilla, joita moottoriajoneuvoliikenteen käytettävissä oleva silta, kahlaamo tai tunneli ei yhdistä valtion muuhun osaan;
- f) tavaraliikenteessä käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on maa- tai nestekaasu taikka sähkövoima ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään enintään 50 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta;
- g) ajokortin tai ammattitaitoa osoittava todistuksen saamiseksi annettavaan ajo-opetukseen ja suoritettavaan tutkintoon käytettävät ajoneuvot, edellyttäen ettei ajoneuvoja käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä;
- h) ajoneuvot, joita käytetään viemärilaitoksen toiminnassa, tulvantorjunnassa vesi-, kaasuja ja sähkölaitosten toiminnassa, maanteiden kunnossapidossa ja valvonnassa, ovelta ovelle tapahtuvassa talousjätteiden keruussa ja kuljetuksessa, sähke- ja puhelinpalveluissa, radio- ja televisiolähetyksissä sekä radio- tai televisiolähettimien tai -vastaanottimien tunnistamisessa;
- i) ajoneuvot, joissa on 10–17 paikkaa ja joita käytetään yksinomaan ei-kaupalliseen henkilöliikenteeseen;
- j) sirkusten ja huvipuistojen laitteita kuljettavat erikoisajoneuvot;
- k) erilaisissa hankkeissa käytettävät erityisvarusteiset liikkuvat ajoneuvot, joita käytetään pääosin opetustarkoituksiin ajoneuvon ollessa pysäköitynä;
- l) ajoneuvot, joita käytetään maidon keräämiseen maataloilta ja maidonkuljetusastioiden tai eläinten ravinnoksi tarkoitettujen maitovalmisteiden palauttamiseen maataloille;
- m) rahaa ja/tai arvoesineitä kuljettavat erikoisajoneuvot;
- n) ajoneuvot, joita käytetään eläinjätteiden tai muiksi kuin elintarvikkeiksi käytettävien ruhojen kuljetukseen;

- o) yksinomaan maanteiden solmukohtiin liittyvillä alueilla, kuten satamissa, satamien ja muiden liikennemuotojen yhdistämiseksi perustetuissa terminaaleissa (interport) ja rautatieterminaaleissa, olevilla teillä käytetyt ajoneuvot;
- p) ajoneuvot, joita käytetään elävien eläinten kuljetukseen 50 kilometrin säteellä maataloilta paikallisille markkinoille ja päinvastoin tai markkinoilta paikallisiin teurastamoihin.
2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 1 kohdan nojalla myönnettyistä poikkeuksista, ja komissio ilmoittaa niistä muille jäsenvaltioille.
3. Jos 1 artiklassa säädettyjen tavoitteiden saavuttaminen ei vaarannu ja kuljettajia suojellaan asianmukaisesti, jäsenvaltio voi, saatuaan komission hyväksynnän, myöntää seuraavissa tapauksissa omalla alueellaan tätä asetusta koskevia vähäisiä vapautuksia sellaisilla ennalta rajatuilla alueilla käytettäviä ajoneuvoja varten, joilla asukastiheys neliökilometriä kohti on alle 5 asukasta:
- säännöllinen kotimaan henkilöliikenne, jonka aikataulun viranomaiset ovat vahvistaneet, jolloin voidaan sallia vain taukoja koskevat poikkeukset, ja
 - omaan tai toisen lukuun harjoitettava kotimaan tavaraliikenne, joka ei vaikuta yhtenäismarkkinoihin ja jota tarvitaan tiettyjen elinkeinoalojen ylläpitämiseksi kyseisellä alueella, kun tämän asetuksen vapautussäännöksissä asetetaan ajoneuvon käyttöetäisyyden yläraja 100 kilometriin saakka.
- Tämän poikkeuksen mukaiseen tieliikenteeseen voi kuulua matka alueelle, jolla asukastiheys neliökilometriä kohti on 5 tai sitä suurempi, ainoastaan silloin, kun on kyse matkan aloittamisesta tai päättämisestä. Tällaisten toimenpiteiden on oltava luonteeltaan ja soveltamisalaltaan oikeasuhteisia.

2.2.13.2 Rikkomukset

Ei ole, jos vapautusta sovelletaan oikein.

2.2.13.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten olisi todettava tämän poikkeuksen käytön pätevyys ottamalla selvää matkan yksityiskohdista, ajoneuvon käytöstä, ajoneuvon erityisvarustelun luonteesta ja kuormaa koskevista tiedoista keskustelemalla kuljettajan kanssa. Olisi muistettava, että tällä artiklalla myönnetään vapautus vain 5–9 artiklasta.

Huomautus: Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 3 artiklan 2 kohtaan sisältyy vastaava vapautus vaatimuksesta asentaa ajopiirturi (ja käyttää sitä).

Valvontaviranomaisten olisi myös oltava tietoisia siitä, että kuljettaja tai liikenteenharjoittaja ei ehkä ymmärrä, että erikoisvapautusta voidaan soveltaa, vaan yrittää noudattaa asetusta (EY) N:o 561/2006, vaikka muita säännöksiä olisi ehkä sovellettava.

Kyseessä ovat **kansalliset** poikkeukset, jotka vaihtelevat jäsenvaltiosta toiseen ja jotka ovat yleensä voimassa vain jäsenvaltioiden kansallisten rajojen sisällä, vaikka naapurivaltioiden välillä saattaa olla paikallisia sopimuksia vastavuoroisesta tunnustamisesta (esim. UK ja IRE). Tarkempia tietoja saa tutustumalla kansalliseen lainsäädäntöön.

Näiden poikkeusten alaisuudessa tehtävät toiminnot olisi kirjattava muuksi työksi, jos niihin yhdistyy asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa ajoa työpäivän aikana.

Jos kuljettaja soveltaa poikkeusta väärin, olisi tehtävä yksityiskohtainen tarkastus asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85 perusteella.

Vaaditun poikkeuksen pätevyyden toteamisessa auttaa EU:n verkkosivusto

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm,

jonka kautta saa täydellisen luettelon kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevista kansallisista poikkeuksista. Valvontaviranomaisten olisi siten oltava tietoisia niistä tienvarsitarkastuksia tehdessään.

2.2.14 14 artikla**2.2.14.1 Teksti**

1. Jäsenvaltiot voivat komission luvalla myöntää vapautuksia tämän asetuksen 6–9 artiklan säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa harjoitettaville kuljetuksille, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

2. Kiireellisissä tapauksissa jäsenvaltiot voivat myöntää enintään 30 päivän ajaksi poikkeuksen, josta on ilmoitettava komissiolle välittömästi.

3. Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille kaikista tämän artiklan nojalla myönnettyistä poikkeuksista.

2.2.14.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.14.3 Tienvarsitarkastus

Asetuksessa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus hakea komissiolta lupaa höllentää 6–9 artiklassa annettuja ajoaika rajoituksia. Jäsenvaltiot voivat myös samalla lailla reagoida poikkeuksellisiin olosuhteisiin tai hätätiloihin (esimerkkinä äärimmäisen poikkeukselliset sääolot tai suu- ja sorkkatauti epidemia Yhdistyneessä kuningaskunnassa). Tällöin ne voivat myöntää väliaikaisia enintään 30 vuorokauden vapautuksia, joista on myös ilmoitettava komissiolle.

Vaikka valvontaviranomaiset todennäköisesti ovat tietoisia tällaisista höllennyksistä hätätilan aikana, heidän on muistettava, että tällaisia höllennyksiä on ehkä sovellettu, jos ajopiirturitallenteita tutkitaan jonkin aikaa tapahtuman jälkeen.

Jos kuljettaja väittää, että säännöistä poikkeaminen ei ole rikkomus vaan se on sallittu sääntöjä höllentämällä, kuljettajalta olisi pyydettävä luvasta kopio. Jos kopiota ei voida esittää, vahvistus olisi haettava komissiolta, jolle on ilmoitettava kaikista tällaisista luvista.

Ajantasainen luettelo on seuraavassa verkko-osoitteessa:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf.

Koska kyseisiä sääntöjen lievennyksiä sovelletaan paikallisesti, toimivaltainen viranomainen on luultavasti ilmoittanut niistä valvontaviranomaisille. Niinpä niillä on merkitystä vain muille jäsenvaltioille, jos kuljettaja myöhemmin saapuu toiseen jäsenvaltioon ja esittää tarkastettavaksi tallenteita, jotka näyttävät sisältävän rikkomuksia, mutta kyseessä voivat olla sallitut poikkeamat.

Valvontaviranomaisen olisi siten vahvistettava vaaditun lievennyksen voimassaolo, ja jos sitä ei voida vahvistaa, olisi sovellettava 6-9 artiklassa asetettuja rajoituksia.

2.2.15 15 artikla

2.2.15.1 Teksti

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.

2.2.15.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.15.3 Tienvarsitarkastus

Tässä artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt sellaisten ajoneuvojen kuljettajia varten, jotka on vapautettu asetuksen säännöistä 3 artiklan a alakohdassa. Säännöillä on vain kansallista merkitystä.

2.16 16 artikla**2.2.16.1 Teksti**

1. *Kun on kyse ajoneuvoista, joita ei ole varustettu asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukaisesti valvontalaitteilla, tämän artiklan 2 ja 3 kohtaa sovelletaan*
 - a) *säännölliseen kansalliseen henkilöliikenteeseen; ja*
 - b) *säännölliseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen, jonka reitin päätepisteet ovat linnuntietä enintään 50 kilometrin etäisyydellä kahden jäsenvaltion välisestä rajasta ja jonka reitin pituus on enintään 100 kilometriä.*
2. *Kuljetusyrityksen on laadittava liikenteen aikataulu ja miehistön työvuorolista, joista on kunkin kuljettajan osalta käytävä ilmi kuljettajan nimi, asemapaikka sekä etukäteen määrätyt ajoajat, muu työ, tauot ja varallaoloaika.*

Jokaisella 1 kohdassa tarkoitettuun liikenteeseen määrättyllä kuljettajalla on oltava mukanaan ote työvuorolistasta sekä aikataulun jäljennös.
3. *Työvuorolistaa koskevat vaatimukset ovat seuraavat:*
 - a) *työvuorolistaan on merkittävä kaikki 2 kohdassa tarkoitettut tiedot vähintään 28 edellisen päivän ajalta; nämä tiedot on päivitettävä säännöllisesti vähintään kerran kuukaudessa;*
 - b) *kuljetusyrityksen johtajan tai hänen valtuuttamansa henkilön on allekirjoitettava työvuorolista;*
 - c) *kuljetusyrityksen on säilytettävä työvuorolista vuoden ajan sen voimassaolon päättymisestä. Kuljetusyrityksen on annettava siitä ote asianomaisille kuljettajille, jotka sitä pyytävät; ja*
 - d) *työvuorolista on pyydettäessä esitettävä ja luovutettava valvontaviranomaiselle.*

Huomautus

Asetuksen 16 artiklan soveltaminen on lopetettu 31. joulukuuta 2007 (katso asetuksen (EY) N:o 561/2006 26 artikla, jolla muutetaan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 3 artiklaa).

2.2.17 17 ja 18 artikla

Näitä artikloja ei käsitellä tässä, koska niillä ei ole merkitystä tienvarsivalvonnassa.

2.2.18 19 artikla**2.2.18.1 Teksti**

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän asetuksen ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännösten rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä. Tämän asetuksen ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 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. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

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

Poikkeuksena tästä, jos todettu rikkominen

- ei ole tapahtunut kyseisen jäsenvaltion alueella, ja
- sen on tehnyt yritys, joka on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan, tai kuljettaja, jonka työpaikka on toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa,

jäsenvaltio voi 1 päivään tammikuuta 2009 asti seuraamuksen määräämisen sijasta ilmoittaa tiedot rikkomuksista sen jäsenvaltion tai kolmannen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, johon yritys on sijoittautunut tai jossa kuljettajan työpaikka on.

3. Jos jäsenvaltio käynnistää menettelyn tai määrää seuraamuksen tietystä rikkomuksesta, sen on toimitettava tästä kuljettajalle asianmukainen kirjallinen näyttö.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niillä on oikeasuhteisten seuraamusten järjestelmä, joka voi sisältää taloudellisia seuraamuksia ja jota sovelletaan, jos yritys tai siihen sidoksissa olevat lähettäjät, huolitsijat, matkanjärjestäjät, hankkijat, alihankkijat ja kuljettajia välittävät toimet rikkovat tämän asetuksen tai asetuksen (ETY) N:o 3821/85 säännöksiä.

2.2.18.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.18.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten olisi tienvarsitarkastuksissa oltava tietoisia siitä, että tämä artikla antaa heille valtuudet asettaa kuljettajat (ja liikenteenharjoittajat) syytteeseen sellaisista asetuksen (EY) N:o 561/2006 rikkomuksista, joiden todetaan tapahtuneen toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueella. Artiklan tarkka sanamuoto merkitsee, että tämä valtuutus ei ulotu asetuksen (ETY) N:o 3821/85 rikkomiseen, vaikkakin se saattaa riippua yksittäisten jäsenvaltioiden valtuuttamislainsäädännöstä.

2.2.19 20 artikla**2.2.19.1 Teksti**

1. *Kuljettajan on säilytettävä jäsenvaltiolta saamansa näyttö määrätyistä seuraamuksista tai menettelyn käynnistämisestä siihen asti, kun sama tämän asetuksen rikkominen ei voi enää johtaa toiseen menettelyyn tai seuraamukseen tämän asetuksen säännösten nojalla.*
2. *Kuljettajan on esitettävä pyynnöstä 1 kohdassa tarkoitettu näyttö.*
3. *Kuljettajan, joka on useamman kuin yhden kuljetusyrityksen palveluksessa tai käytettävissä, on toimitettava kullekin yritykselle riittävät tiedot, jotta se voi noudattaa II luvun säännöksiä.*

2.2.19.2 Rikkomukset

Ei ole

2.2.19.3 Tienvarsitarkastus

Tarkastajien on oltava valmiita ottamaan vastaan näyttöä aloitetusta menettelystä tai seuraamuksista monissa eri muodoissa.

Joissakin jäsenvaltioissa on otettu käyttöön CORTEn hyväksymä vakiolomake, joka perustuu direktiivin 2000/30/EU liitteessä I annettuun vastaavaan tienvarsitarkastusraportin malliin.

Yksinkertaisimmassa muodossaan näyttö voi olla allekirjoitettu viesti ajopiirturin tulosteessa tai piirturilevyssä.

Jos aiemmasta seuraamuksesta ei esitetä näyttöä, kuljettajalle voidaan määrätä samasta rikkomuksesta uusi seuraamus. Jos tällainen seuraamus määrätään ja näyttö edellisestä seuraamuksesta esitetään myöhemmin, myöhemmin annettu seuraamus on peruutettava.

2.2.20 21 artikla**2.2.20.1 Teksti**

Tapauksissa, joissa jäsenvaltio katsoo, että tätä asetusta on rikottu tavalla, joka hyvin todennäköisesti vaarantaa liikenneturvallisuuden, sen on valtuutettava toimivaltaiset viranomaiset estämään kyseisellä ajoneuvolla ajamisen, kunnes rikkomuksen syy on korjattu. Jäsenvaltiot saavat käyttää pakkoa saadakseen kuljettajan pitämään vuorokautisen lepoajan. Jäsenvaltioiden on myös tarvittaessa peruutettava kokonaan tai määraajaksi yrityksen toimilupa tai rajoitettava sitä, jos yritys on sijoittautunut asianomaiseen jäsenvaltioon, tai peruutettava kokonaan tai määraajaksi kuljettajan ajo-oikeus tai rajoitettava sitä. Komissio laatii 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen suuntaviivat tämän artiklan säännösten yhdenmukaisen soveltamisen edistämiseksi.

2.2.20.2 Rikkomukset

Ei ole

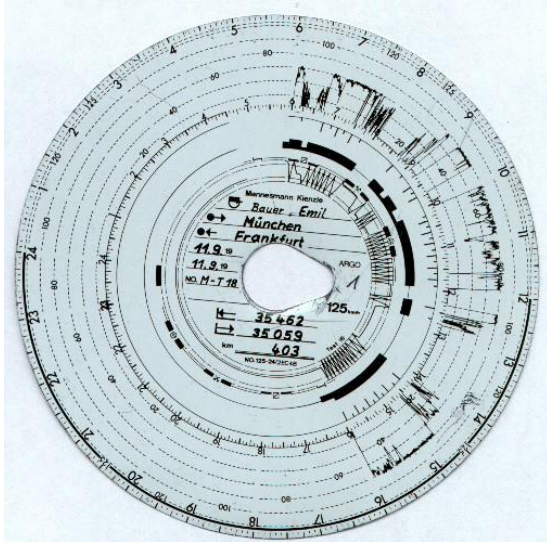
2.2.20.3 Tienvarsitarkastus

Jäsenvaltiot valtuutetaan tässä artiklassa ottamaan käyttöön lainsäädäntöä, joka mahdollistaa rikkomuksia tehneen kuljettajan kuljettaman ajoneuvon matkan jatkamisen estämisen ja sallii liikenteenharjoittajiin ja kuljettajiin kohdistettavat hallinnolliset seuraamukset. Kaikissa jäsenvaltioissa ei ole käytössä toimenpiteitä, jotka mahdollistavat ajokiellon tai ajoneuvon matkan jatkumisen estämisen.

2.2.21 22–29 artikla

Näitä artikloja ei käsitellä tässä, koska niillä ei ole merkitystä tienvarsivalvonnassa. Valvontaviranomaisten olisi kuitenkin oltava tietoisia siitä, että 27 artiklan 1 kohdalla muutetaan asetusta (ETY) N:o 3821/85. Siinä määritellään jäsenvaltiossa rekisteröidyt ajoneuvot, joihin on asennettava digitaalinen ajopiirturi.

3. Asetus (ETY) N:o 3821/85 – Ajopiirturilaitteita ja kirjaamista koskevat säännöt



3.1 Asetus (ETY) N:o 3821/85

Ajopiirturilaitteistolla tallennettavat tiedot ovat ratkaisevia, jotta valvontaviranomaiset voivat valvoa sääntöjen noudattamista. Tiedot tallennetaan joko piirturilevylle tai digitaalisiin tiedostoihin, ja ne kerätään joko automaattisesti tai manuaalisesti (kuljettajan tekemin merkinnöin). Valvontaviranomaiset voivat pääasiassa näitä tallenteita tutkimalla todeta, onko ajo- ja lepoaikoja koskevia sääntöjä noudatettu.

Asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 määritellään tiettyjä teknisiä asioita, jotka liittyvät näiden välineiden tyyppihyväksyntään, asentamiseen ja tarkastukseen, ja siinä asetetaan kuljettajille velvoite noudattaa sen vaatimuksia.

Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 yksityiskohtainen tarkastelu ei kuulu tähän asiakirjaan. On huomattava, että asetusta sovelletaan vain jäsenvaltioissa rekisteröityihin ajoneuvoihin, vaikka asetuksen noudattamisen katsotaan riittävän myös vastaavien AETR-sopimukseen kirjattujen vaatimusten noudattamiseen.

Tärkeimmät ajopiirturin käyttöä koskevat vaatimukset sisältyvät artikloihin 3 ja 13–16. Näissä artikloissa asetetaan kuljettajille tiukoja ja yksityiskohtaisia vaatimuksia, joihin liittyviä rikkomuksia valvontaviranomaiset havaitsevat tienvartitarkastuksissa paljon.

Ilman tätä asetusta asetuksessa (EY) N:o 561/2006 annettujen vaatimusten noudattamisen arviointi ei ole realistisesti mahdollista. Valvontaviranomainen seuraa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamista ja samalla varmistaa, että asetuksen (ETY) N:o 3821/85 asiaankuuluvat vaatimukset on täytetty.

Valvontaviranomaisten on tunnettava nämä säännöt ja pystyttävä tarkastamaan ja arvioimaan ajopiirturin kirjauksia.

3.1.1 3 artikla

3.1.1.1 Teksti

1. Valvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklassa tarkoitettuja ajoneuvoja. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvot sekä ajoneuvot, joille on myönnetty vapautus asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisesta, mutta joihin ei enää sovelleta vapautusta asetuksen (EY) N:o 561/2006 nojalla, on saatettava tämän vaatimuksen mukaisiksi 31 päivään joulukuuta 2007 mennessä.
2. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa mainitut ajoneuvot tämän asetuksen soveltamisesta.
3. Jäsenvaltiot voivat komission luvalla myöntää vapautuksen tämän asetuksen soveltamisesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 14 artiklassa tarkoitettuihin kuljetuksiin käytettävälle ajoneuvoille.
4. Jäsenvaltiot voivat kansallisen liikenteen osalta vaatia asennettavaksi ja käytettäväksi tämän asetuksen mukaiset valvontalaitteet myös sellaisiin ajoneuvoihin, joita 1 kohta ei koske.

3.1.1.2 Rikkomukset

Ajopiirturia ei ole asennettu sääntöjen mukaisesti.

3.1.1.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten on tarkastettava, että ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu vapautuksen piiriin, on asennettu oikeanlaiset ajopiirturilaitteistot ja että asennus on asetuksen (ETY) N:o 3821/85 vaatimusten mukainen.

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa luetellut tieliikenteen ajoneuvot vapautetaan tässä artiklassa ajopiirturin asentamisesta.

On huomattava, että EU:n ulkopuolisissa AETR-maissa rekisteröidyt ajoneuvot voivat noudattaa AETR-sopimuksen 10 artiklaa noudattamalla asetuksen (ETY) N:o 3821/85 vaatimuksia, mutta tämä ei ole ainoa tapa noudattaa sopimusta. AETR-sopimuksessa annetut rakennetta, käyttöä ja asennusta koskevat vaatimukset ovat pitkälti yhteneväisiä asetuksen (ETY) N:o 3821/85 vaatimusten kanssa, eikä niitä tarkastella tässä asiakirjassa. Tarkastajien olisi siten huolellisesti yksilöitävä rikkomukset, jotka koskevat EU:n ulkopuolisissa AETR-maissa rekisteröityihin ajoneuvoihin asennettujen valvontalaitteiden rakennetta, käyttöä ja asentamista, jotta viitataan oikeaan vaatimukseen.

3.1.2 13 artikla

3.1.2.1 Teksti

Työnantajan ja kuljettajan on huolehdittava valvontalaitteen sekä, jos kuljettaja ajaa liitteen I B mukaisin valvontalaittein varustettua ajoneuvoa, kuljettajakortin moitteettomasta toiminnasta ja oikeasta käytöstä.

3.1.2.2 Rikkomukset

Ajopiirturilaitteiden moitteetonta toimintaa ei ole varmistettu.

Ajoneuvoa on käytetty viallisen ajopiirturin kanssa. Nämä ovat *erittäin vakavia rikkomuksia*.

3.1.2.3 Tienvarsitarkastus

Valvontaviranomaisten olisi tienvarsitarkastuksessa seurattava ajopiirturin oikeaa toimintaa tutkimalla esitettyjä tallenteita ja tarkastelemalla eri ajopiirturijärjestelmistä saatavilla olevia diagnostisia raportteja. Vika, joka vaikuttaa kuljettajan toiminnan täsmälliseen tallentamiseen, voi rajoittaa myös valvontaviranomaisen kykyä seurata sääntöjen noudattamista.

Analogiset ajopiirturit

Puuttuvat tai mutkittelevat käyrät, vikaan viittaavat jäljet (kuten yhtäkkiset poikkeamat tai paksut jäljet) tai muu poikkeavan jäljen piirtäminen ovat hyviä osoituksia siitä, että ajopiirturi ei toimi tarkoitettulla tavalla.

Digitaaliset ajopiirturit

Kuljettajakortti on digitaalisen ajopiirturijärjestelmän olennainen osa, ja tässä artikkelissa vaaditaan kortin oikeaa toimintaa.

Tietoja toimintahäiriöistä, virheistä ja vioista on ehkä tallennettu ajoneuvoyksikön tapauksia ja vikoja koskevaan tiedostoon.

Tarkastajien olisi tutkittava, onko selvää, että vika on juuri tullut (esim. matkalla), ja annettava mahdollisuus sen korjaamiseen. On huomattava, että asetuksen (ETY) N:o 3821/85 16 artiklan mukaan "[l]aitteen toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan sattuessa yrittäjän on annettava hyväksytyn asentajan tai korjaamon tehdä korjaus niin pian kuin olosuhteet sen sallivat. Jos paluu yrityksen toimipaikkaan voi tapahtua vasta yli yhden viikon kuluttua häiriön tai virheellisen toiminnan havaitsemisesta, korjaus on suoritettava matkalla."

Tarkastajien on kuitenkin etsittävä näyttöä siitä, ovatko ajopiirturin viat pitkäaikaisia sen sijaan, että ne olisivat vasta tulleita, ja toteutettava asianmukaiset lainvalvontatoimet.

Ilmeisen väärin toimiva ajopiirturi voi myös viitata siihen, että tallentamista häiritään tai on häiritetty, mikä valvontaviranomaisten olisi muistettava tutkiessaan tämänkaltaisia virheitä.

3.1.3 14 artikla**3.1.3.1 Teksti**

1. Työnantajan on huolehdittava siitä, että liitteen I mukaisilla valvontalaitteilla varustettujen ajoneuvojen kuljettajilla on riittävä määrä piirturilevyjä ottaen huomioon näiden piirturilevyjen yksilölliset ominaisuudet, työn keston ja sen mahdollisuuden, että vahingoittuneet tai valvontaviranomaisen haltuun ottamat piirturilevyt on korvattava. Työnantaja saa antaa kuljettajille vain hyväksytyn mallisia, ajoneuvoon asennettuun laitteeseen sopivia piirturilevyjä.

Jos ajoneuvo on varustettu liitteen I B mukaisella valvontalaitteella, työnantajan ja kuljettajan on huolehdittava siitä, että työn kesto huomioon ottaen liitteessä I b tarkoitettu tulostaminen voidaan tarkastuksen yhteydessä pyynnöstä suorittaa virheettömästi.

2. Yrityksen on säilytettävä piirturilevyjä ja 15 artiklan 1 kohdan noudattamiseksi tehtyjä tulosteita käytön jälkeen vähintään yksi vuosi aikajärjestyksessä ja luettavassa muodossa ja annettava niistä jäljennös asianomaiselle kuljettajalle tämän pyynnöstä. Yrityksen on myös annettava jäljennös kuljettajakortilta kopioiduista tiedoista kyseisille kuljettajille, jotka pyytävät niitä, ja jäljennös paperitulosteena. Piirturilevyt, tulosteet ja kopioidut tiedot on pyynnöstä esitettävä tai luovutettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle.

3. Liitteessä I B tarkoitetun kuljettajakortin myöntää kuljettajan pyynnöstä sen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jossa kuljettajalla on vakituinen asuinpaikka.

Jäsenvaltio voi vaatia, että jokaisella kuljettajalla, jota asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset koskevat ja jolla on vakituinen asuinpaikka kyseisen jäsenvaltion alueella, on kuljettajakortti.

a) Tässä asetuksessa 'vakituksella asuinpaikalla' tarkoitetaan paikkaa, jossa henkilö tavallisesti, toisin sanoen vähintään 185 päivää kalenterivuoden aikana, asuu henkilökohtaisiin ja ammatillisiin siteisiin liittyvistä syistä, tai jos henkilöllä ei ole ammatillisia siteitä, henkilökohtaisista syistä, jotka johtuvat läheisistä siteistä hänen ja asuinpaikan välillä. Kuitenkin, jos henkilöllä on ammatillisia siteitä eri paikkaan, kuin mihin hänellä on henkilökohtaisia siteitä, ja jos hän tästä syystä joutuu säännöllisesti oleskelemaan eri paikoissa kahdessa tai useammassa jäsenvaltiossa, hänen katsotaan asuvan vakituksella paikassa, johon hänellä on henkilökohtaisia siteitä, edellyttäen, että hän palaa sinne säännöllisesti. Viimeksi mainittua ehtoa ei edellytetä, jos henkilö oleskelee jäsenvaltiossa, koska hänet on lähetetty sinne työhön määräajaksi.

b) Kuljettajat esittävät vakituksella asuinpaikasta todistuksen asianmukaisella tavalla, kuten henkilöllisyystodistuksen tai muun pätevän asiakirjan avulla.

c) Jos kuljettajakortin myöntävän jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset epäilevät b kohdan mukaisesti annetun vakituista asuinpaikkaa koskevan ilmoituksen oikeellisuutta tai jos pidetään tiettyjä erityistarkastuksia, kyseiset viranomaiset voivat pyytää lisätietoja tai -todisteita.

d) Kortin myöntävän jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava mahdollisuuksien mukaan, ettei hakija jo ole voimassa olevan kuljettajakortin haltija.

4. a) Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen täyttää kuljettajakortin liitteen I B säännösten mukaisesti. Kuljettajakortin hallinnollinen voimassaoloaika ei voi ylittää viittä vuotta. Kuljettajalla voi olla hallussaan vain yksi voimassa oleva kortti. Hän ei saa käyttää muuta kuin omaa henkilökohtaista korttiaan. Hän ei saa käyttää viallista korttia tai korttia, jonka voimassaoloaika on umpeutunut.

Kun kuljettajalle annetaan uusi kortti entisen tilalle, uudessa kortissa on entinen kuljettajakortin numero korotettuna yhdellä yksiköllä. Kortin myöntävän viranomaisen on pidettävä rekisteriä

myönnettyistä, varastetuista, kadonneista ja viallisista korteista vähintään niiden voimassaoloa vastaavan ajan.

Jos kuljettajakortti vahingoittuu, toimii huonosti, katoaa tai varastetaan, viranomainen toimittaa korvaavan kortin viiden työpäivän kuluessa tätä tarkoitusta varten tehdyn perustellun pyynnön vastaanottamisesta.

Kun kortti on uusittava sen voimassaoloajan umpeutuessa, viranomainen toimittaa uuden kortin ennen vanhan umpeutumista, jos tätä koskeva pyyntö on toimitettu viranomaiselle 15 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetyssä määräajassa.

b) Kuljettajakortti myönnetään ainoastaan hakijoille, joita koskevat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset.

c) Kuljettajakortti on henkilökohtainen. Sitä ei sen voimassaoloaikana voida peruuttaa tai sen voimassaoloa keskeyttää millään perusteella, paitsi jos jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen toteaa, että kortti on väärennetty tai että kuljettaja käyttää muuta kuin omaa korttiaan tai että kuljettajan hallussa oleva kortti on saatu väärien ilmoitusten ja/tai väärennetyjen asiakirjojen perusteella. Jos edellä mainitut kortin peruuttamis- tai voimassaolon keskeyttämistoimenpiteet toteuttaa muu kuin kortin myöntänyt jäsenvaltio, kyseisen jäsenvaltion on palautettava kortti kortin myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille ja ilmoitettava tämän palautuksen syyt.

d) Jäsenvaltioiden myöntämät kuljettajakortit on tunnustettava vastavuoroisesti. Jos jäsenvaltion myöntämän voimassa olevan kuljettajakortin haltijan vakavainen asuinpaikka on toisessa jäsenvaltiossa, hän voi pyytää, että hänen korttinsa vaihdetaan vastaavaan kuljettajakorttiin; vaihdon suorittavan jäsenvaltion tehtävänä on tarkastaa tarvittaessa, onko esitetty kortti vielä voimassa.

Vaihdon suorittavien jäsenvaltioiden on palautettava vanha kortti sen myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille ja ilmoitettava tämän palautuksen syyt.

e) Kun jäsenvaltio korvaa tai vaihtaa kuljettajakortin, tämän korvaaminen tai vaihto sekä jokainen muu myöhempi korvaaminen tai uusiminen on kirjattava tässä jäsenvaltiossa.

f) Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet kuljettajakorttien väärentämisen mahdollisuuden välttämiseksi.

5. Jäsenvaltioiden on valvottava, että neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä 10 päivänä helmikuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY (1) edellyttämän valvonnan suorittamiseksi tarvittavat, tämän asetuksen I B liitteen mukaisilla valvontalaitteilla tallennetut ja muistiin tallennetut tiedot säilytetään muistissa vähintään 365 päivää tallennuspäivän jälkeen ja että ne saadaan käyttöön siten, että tietojen varmuus ja paikkansapitävyys taataan. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen, että toimet, jotka liittyvät valvontalaitteiden jälleenmyyntiin tai käytöstä poistamiseen, eivät haittaa erityisesti tämän kohdan asianmukaista soveltamista.

3.1.3.2 Rikkomukset

Kuljettaja ei ole varmistanut, että tulostaminen onnistuu, ja syynä on jokin seuraavista:

a) paperia ei ole riittävästi – *vähäinen rikkomus*

b) muu syy, kuten viallinen ajoneuvoyksikkö – *erittäin vakava rikkomus*.

Kuljettaja on käyttänyt jonkun muun kuljettajakorttia – *erittäin vakava rikkomus*.

Kuljettaja on käyttänyt viallista kuljettajakorttia – *erittäin vakava rikkomus*.

Kuljettajalla on hallussaan useampi kuin yksi kuljettajakortti, jossa on hänen tietonsa – *erittäin vakava rikkomus*.

Kuljettaja ei ole käyttänyt kuljettajakorttia (esim. hänellä ei ole korttia, vaikka hän ajaa digitaalisella laitteistolla varustettua ajoneuvoa) – *erittäin vakava rikkomus*.
Liikenteenharjoittaja ei ole säilyttänyt tallenteita (yhden vuoden ajan) – *erittäin vakava rikkomus*.

3.1.3.3 Tienvarsitarkastus

Tämän artiklan 1 kohdassa liikenteenharjoittajille ja kuljettajille asetetaan tiettyjä velvoitteita, jotka koskevat ajopiirturijärjestelmän asetuksen mukaista käyttöä.

Kuljettajan on varmistettava, että hän pystyy aina vaadittaessa tai pyydettyä tulostamaan ajopiirturin tiedot. Käytännössä tämä merkitsee, että kuljettajalla on oltava mukanaan riittävä määrä paperia. Jos tulostetta ei pystytä paperipulan takia tekemään, on kyseessä rikkomus. (Kuljettajia olisi kannustettava pitämään mukanaan reilu varasto tulostinpaperirullia.)

Liikenteenharjoittajalla on velvoite toimittaa kuljettajalle riittävä varasto käytössä olevaan laitteeseen sopivia piirturilevyjä. Jos velvoitetta ei täytetä, työnantaja/liikenteenharjoittaja on tehnyt rikkomuksen.

Artiklan 2 kohdassa yrityksille (liikenteenharjoittajille, yhtiöille) asetetaan vaatimuksia, jotka koskevat piirturilevyjen ja kopioitujen tietojen tallentamista ja säilytystapaa. Koska vaatimuksen noudattamatta jättäminen on yrityksen rikkomus, sillä on vähän merkitystä tienvarsitarkastuksissa.

Artiklan 3 ja 4 kohta sisältävät etupäässä kuljettajakorttien myöntämismenettelyjä, sisältöä ja ominaisuuksia koskevia säännöksiä, joita jäsenvaltioiden ja kortteja myöntävien viranomaisten on noudatettava, eikä niillä ole juuri merkitystä tienvarsitarkastuksissa.

Tekstissä kuitenkin kielletään kahden kuljettajakortin hallussapito. Kuljettaja saa käyttää vain omaa henkilökohtaista kuljettajakorttiaan, ja viallisten/vaurioituneiden tai vanhentuneiden korttien käyttö on kielletty. Jos kortti on väärennetty, saatu antamalla väärä tieto tai esittämällä väärennettyjä asiakirjoja tai jos kuljettaja käyttää korttia, jonka haltija hän ei ole, toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa kortin tai keskeyttää sen voimassaolon.

3.1.4 15 artikla

3.1.4.1 Teksti

1. Kuljettajat eivät saa käyttää likaantuneita tai vahingoittuneita piirturilevyjä tai kuljettajakortteja. Ne on tämän vuoksi suojattava sopivalla tavalla.
Kun kuljettaja haluaa uusia kuljettajakorttinsa, hänen on esitettävä asiasta pyyntö sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa hänellä on vakituinen asuinpaikka, viimeistään 15 työpäivää ennen kortin voimassaoloajan umpeutumista.
Jos tietoja sisältävä piirturilevy tai kuljettajakortti vahingoittuu, kuljettajan on liitettävä vahingoittuneen piirturilevyn tai kuljettajakortin oheen sen tilalla käytetty varalevy.
Jos kuljettajakortti vahingoittuu, toimii huonosti, katoaa tai varastetaan, kuljettajan on kalenteriviikon kuluessa esitettävä pyyntö korvaavan kortin saamisesta sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa hänellä on vakituinen asuinpaikka.
Jos kuljettajakortti vahingoittuu, toimii huonosti tai ei ole kuljettajan hallussa, kuljettajien on
 - a) matkansa alkaessa tulostettava yksityiskohtaiset tiedot kuljettajan ajamasta ajoneuvosta ja merkittävä tulostettuun asiakirjaan
 - i) seikat, joiden avulla kuljettaja voidaan tunnistaa (nimi ja kuljettajakortin tai kuljettajan ajokortin numero), sekä allekirjoituksensa;
 - ii) jäljempänä 3 kohdan toisen luetelmakohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetut ajanjaksot;
 - b) matkansa päätyttyä tulostettava valvontalaitteeseen tallennetut aikatiedot ja kirjattava siihen tekemänsä muun työn aika, varallaoloaikansa ja vapaa-aikansa matkan alussa tehdyn tulosteen ottamisen jälkeen, ellei tietoja ole tallennettu ajopiirturiin, ja merkittävä kyseiseen asiakirjaan yksityiskohdat, joiden avulla kuljettaja voidaan tunnistaa (nimi ja kuljettajakortin tai kuljettajan ajokortin numero), sekä kuljettajan allekirjoitus.
2. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja alkaen hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työajan päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua pitempää aikaa.
Kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä siten voi käyttää ajoneuvoon asennettua laitetta, jäljempänä 3 kohdan toisen luetelmakohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetut ajanjaksot
 - a) on luettavasti ja piirturilevyä likaamatta merkittävä käsin, automaattisesti tai muulla tavoin piirturilevyyn, jos ajoneuvossa on liitteen I mukainen valvontalaite; tai
 - b) ne on merkittävä kuljettajakorttiin käyttämällä valvontalaitteen käsinmerkintämahdollisuutta, jos ajoneuvossa on liitteen I B mukainen valvontalaite.
 Jos liitteen I B mukaisella valvontalaitteella varustetussa ajoneuvossa on mukana useampi kuin yksi kuljettaja, näiden on varmistettava, että heidän kuljettajakorttinsa on asetettu ajopiirturiin oikeaan aukkoon.
Kun ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja, kuljettajien on tehtävä piirturilevyihin tarvittavat muutokset siten, että liitteessä I olevan II luvun 1—3 kohdassa tarkoitetut tiedot näkyvät sen kuljettajan piirturilevyssä, joka sillä hetkellä ohjaa ajoneuvoa.
3. Kuljettajien on
 - huolehdittava siitä, että piirturilevyn aikamerkinnot tehdään ajoneuvon rekisteröintimaan virallisen ajan mukaan,
 - käytettävä valvontalaitteen katkaisijaa siten, että seuraavat ajanjaksot tulevat merkityiksi erikseen ja toisistaan erotettavasti:
 - a) merkin  alla: ajoaika;
 - b) ”muulla työllä” tarkoitetaan maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11 päivänä maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivin 2002/15/EY (1) 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä muuta toimintaa kuin ajamista, sekä myös kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtävää työtä joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella, ja se on merkittävä merkin  alle;

c) ”varallaoloaika”, joka on määritelty direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan b alakohdassa, on merkittävä merkin  alle;

d) merkin  alla: työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat.

4. Rauennut.

5. Kuljettajan on merkittävä piirturilevyyn seuraavat tiedot:

a) sukunimi ja etunimi aloittaessaan levyn käytön;

b) aika ja paikka aloittaessaan ja lopettaessaan levyn käytön;

c) hänen käytössään olevan ajoneuvon rekisterinumero ennen ensimmäistä levyllä merkittyä matkaa ja sen jälkeen piirturilevyn käytön aikana tapahtuvien ajoneuvon vaihtojen yhteydessä;

d) matkamittarin lukema:

– ennen ensimmäistä levyllä merkittyä matkaa,

– viimeisen levyllä merkityn matkan jälkeen,

– jos ajoneuvoa vaihdetaan työpäivän aikana (edellisen ajoneuvon mittarilukema ja uuden ajoneuvon mittarilukema);

e) tarvittaessa ajoneuvon vaihdon kellonaika.

5 a. Kuljettajan on syötettävä liitteen I B mukaiseen valvontalaitteeseen sen maan tunnus, jossa hän aloittaa vuorokautisen työjaksonsa, sekä sen maan tunnus, jossa hän päättää vuorokautisen työjaksonsa. Jäsenvaltio voi kuitenkin määrätä, että sen alueella sisämaankuljetuksen suorittavien ajoneuvojen kuljettajat lisäävät maan tunnuksen tarkemmat maantieteelliset erittelyt, jos kyseinen jäsenvaltio on ilmoittanut nämä erittelyt komissiolle ennen 1 päivää huhtikuuta 1998, ja niiden lukumäärä ei ole yli kaksikymmentä.

Edellä tarkoitetut tiedot syöttää kuljettaja, ja se voi tapahtua joko täysin manuaalisesti tai automaattisesti, jos valvontalaite on liitetty satelliittipaikantamisjärjestelmään.

6. Liitteessä I määritellyn valvontalaitteen on oltava valmistettu siten, että valvontaviranomainen voi laitteen mahdollisen avaamisen jälkeen piirturilevyä pysyvästi vääntämättä, vahingoittamatta tai likaamatta lukea tarkastusajankohtaa edeltävien yhdeksän tunnin merkinnät.

Laitteen on lisäksi oltava valmistettu siten, että ilman kotelon avaamista voidaan varmistaa, että laite tekee merkintöjä.

7. a) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle

i) kuluvan viikon piirturilevyt sekä kuljettajan edellisten 28 päivän kuluessa käyttämät piirturilevyt;

ii) kuljettajakortti, jos hänellä sellainen on; ja

iii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 28 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään.

b) Kuljettajan ajaessa ajoneuvoa, jossa on liitteen I B mukainen valvontalaite, kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle

i) kuljettajakorttinsa;

ii) kaikki käsin tehdyt muistiinpanot ja tulosteet kuluvalta viikolta ja edeltäviltä 15 päivältä, joita tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 561/2006 edellytetään.

iii) piirturilevyt edellisessä alakohdassa tarkoitetulta ajalta, jos hän on tänä aikana ajanut liitteen I mukaisella valvontalaitteella varustettua ajoneuvoa.

Kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen ii alakohdassa tarkoitettu ajanjakso kattaa kuluvan päivän ja edeltävät 28 päivää.

c) Toimivaltainen valvontaviranomainen voi valvoa asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamista piirturilevyjen, valvontalaitteen tai kuljettajakortin tallentamien näytölle tai kirjoittimelle tulostettujen tietojen ja, jollei näitä tietoja ole, minkä tahansa muun todistusvoimaisen asiakirjan avulla, joka osoittaa, että 16 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen kaltaisia säännöksiä ei ole noudatettu.

8. On kiellettyä väärentää, poistaa tai tuhota piirturilevyille sekä valvontalaitteen tai kuljettajakortin muistiin tallennettuja tietoja sekä liitteessä I B määritellyn valvontalaitteen tulostamia asiakirjoja. Kiellettyä on myös valvontalaitteen, piirturilevyn tai kuljettajakortin sellainen käsittelyminen, joka aiheuttaa tietojen ja/tai tulosteiden väärentymisen, niihin pääsyn estymisen tai niiden tuhoutumisen. Ajoneuvossa ei saa olla laitetta, jota voidaan käyttää tällaiseen käsittelymiseen.

3.1.4.2 Rikkomukset

Tallenteita ei esitetä tienvarsitarkastuksessa.

Tienvarsitarkastuksessa ei esitetä pyydettyä kirjaa, rekisteriä tai muuta asiakirjaa.

Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei ole käytetty.

Piirturilevyjä ei ole annettu käyttöön riittävästi (liikenteenharjoittaja).

Piirturilevyjä ei ole palautettu työnantajalle.

On käytetty laitteeseen soveltumattomia piirturilevyjä.

Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei ole tarvittaessa vaihdettu (kaksoismiehityksessä).

Ei ole varmistettu, että kuljettajakortti on laitettu digitaalisen ajopiirturin oikeaan aukkoon.

Vaadittavia ajanjaksoja ei ole kirjattu joko manuaalisesti, automaattisesti tai muulla tavoin.

Keskikentän tiedot ovat puutteellisia (analogisessa piirturilevyssä).

Toimintatilakytä on käytetty virheellisesti.

Alkuperämaan tunnusta ei ole merkitty (digitaalisessa ajopiirturissa).

Ajopiirturi on väärässä ajassa.

Matkan alussa tai lopussa ei ole tehty tarvittavia tulosteita, ja asiaankuuluvat tiedot on jätetty kirjaamatta (jos digitaalinen ajopiirturi tai kuljettajakortti on viallinen).

Uutta kuljettajakorttia ei ole haettu 15 päivän kuluessa (uusinta) tai seitsemän päivän kuluessa (viallinen, kadonnut tai varastettu kortti).

Piirturilevy tai (digitaalinen) kuljettajakortti on poistettu laitteesta luvattomasti.

Samaa piirturilevyä on käytetty tarkoitettua pitempään.

On käytetty likaisia tai vaurioituneita piirturilevyjä.

Ajoneuvossa on luvaton laite (ajopiirturin merkintöjen käsittelyä tai poistamista varten).

3.1.4.3 Tienvarsitarkastus

Asetuksessa asetetaan kuljettajalle yksityiskohtaisia velvollisuuksia, jotka koskevat toiminnan tallentamista ja tallenteiden esittämistä sekä ajopiirturin käyttöä ja menettelyjä poikkeuksellisissa olosuhteissa.

15 artiklan 1 kohta

Asetuksessa esitetään selkeästi noudatettavat menettelyt. Niiden tahallinen laiminlyönti johtaa syytteesen

- a) likaisten tai vaurioituneiden piirturilevyjen käytöstä. Toisin sanoen piirturilevyt ovat kärsineet vaurioita huonon käsittelyn takia joko ennen käyttöä tai sen jälkeen. Vastuu on selkeästi kuljettajalla, jonka ei pidä käyttää likaantuneita tai vaurioituneita piirturilevyjä. Käytön jälkeen levyt on säilytettävä siten, että ne eivät pääse likaantumaan tai vaurioitumaan, mikä saattaisi vääristää levyyn tallennettuja tietoja tai tehdä niistä lukukelvottomia. Satunnaista ja vähäistä vauriota/likaa, joka ei estä valvontatarkastusta, voidaan pitää vähäisenä rikkomuksena.
- b) laiminlyönnistä hakea uutta kuljettajakorttia kadonneen, varastetun tai viallisen kortin tilalle seitsemän päivän sisällä. Epäsuorasti tässä edellytetään, että kuljettaja voi todistaa hakeneensa korvaavaa korttia. Jos kuljettaja esittää lainmukaiset tulosteet ja niistä käy ilmi, että kuljettajakortti on toiminut viallisesti tai puuttunut yli seitsemän päivän ajan, kuljettajan on voitava esittää todiste uuden kortin hakemisesta, jotta hän välttäisi seuraamusmenettelyn tästä ilmeisestä rikkeestä.
- c) tulostamatta jättämisestä matkan alussa/lopussa, jos kuljettajakortti on viallinen, vaurioitunut tai ei ole kuljettajan hallussa, jolloin on selvää, että kuljettajakorttia ei voida kirjata ja ajoneuvoyksikkö ilmoittaa siitä.

Huomautus: ”Jos kuljettajakortti – – ei ole kuljettajan hallussa”: Kuljettajan on voitava esittää hänelle myönnetty kuljettajakortti. Kuljettajalla on vain rajoitettu aika (seitsemän päivää), jonka hän saa ajaa digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa virallisen katoamis- tai toimintahäiriöilmoituksen jälkeen ilman, että hänellä on kuljettajakorttia. Kuljettajalle on myönnettävä kuljettajakortti, ennen kuin hän saa ajaa ajoneuvoa, johon on asennettu digitaalinen ajopiirturi.

15 artiklan 2 kohta

Asetuksessa asetetaan valvontalaitteiston käytölle lisävaatimuksia. Ajopiirturia on käytettävä tallentamaan kaikki asetuksen soveltamisalaan kuuluva kuljettajan toiminta:

- a) työn aloittamisen ja ajoneuvon haltuunoton välinen aika
- b) ajoneuvon hallinta-aika
- c) ajoneuvosta poistumisen ja työpäivän päättymisen välinen aika.

Jos kuljettaja ei pidä kirjaa kaikista toimistaan sekä valvontalaitteiston avulla että tekemällä merkintöjä käsin, se voi siis johtaa seuraamusmenettelyn aloittamiseen (katso myös asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 5 kohta).

Kuljettaja ei saa ilman lupaa poistaa piirturilevyä tai kuljettajakorttia, ennen kuin hänen vuorokautinen työaikansa päättyy. Tällaiseen lupaan ovat syynä muut sääntelyvaatimukset, kuten seuraavat:

- a) ajoneuvon vaihtaminen
- b) esittäminen valvontaviranomaisille
- c) vaatimus tehdä merkintä käsin
- d) väärin toimiva valvontalaite.

Valvontaviranomaisten olisi tiedettävä, että piirturilevyn tai kuljettajakortin luvattomalla poistamisella saatetaan salata toimintaa, joka tallennettuna olisi asetuksen (EY) N:o 561/2006 vastaista.

Kuljettaja ei saa käyttää piirturilevyä yli 24 tunnin ajan, koska tämä saattaa johtaa aiemmin tallennettujen tietojen vääristymiseen tai tuhoamiseen. Rikkomus on helppo havaita piirturilevyjen tarkastuksessa, jos niissä on päällekkäisiä käyriä, ja tällöin aloitetaan seuraamusmenettely.

Digitaalista ajopiirturia tai kuljettajakorttia käytettäessä tällainen rikkomus ei ole mahdollinen. Vastaava rikkomus olisi tallennettujen tietojen katoaminen, koska ne on jätetty kopioimatta.

Asetuksessa edellytetään kaksoismiehitykseltä tiettyjä menettelyjä.

Kuljettajien on varmistettava, että varsinaisesti ajavan henkilön kuljettajakortti on ajoneuvoyksikön oikeassa aukossa ja että analogisessa ajopiirturissa varsinaisesti ajavan henkilön piirturilevy on asetettu laitteeseen oikein, jotta matka, nopeus ja ajoaika tallentuvat oikein.

Rikkomus tulee esiin tutkimalla tarkastuksessa ajoneuvoyksikköä ja molempia kuljettajakortteja tai molempia piirturilevyjä

15 artiklan 3 kohta

Tässä osassa käsitellään valvontalaitteiston käyttöä ja asetuksia koskevia vaatimuksia.

Kuljettajien on varmistettava, että analogisen ajopiirturin aika on asetettu ajoneuvon rekisteröintimaan viralliseen aikaan. Tämän laiminlyönti on rikkomus.

Valvontaviranomaisten on tiedettävä, että aika voi olla eri kuin valvontapaikan virallinen aika. Satunnaiset aika-asetukset saattavat merkitä, että laitetta on manipuloitu, joten asia on joissakin tapauksissa tutkittava mahdollisten väärennösten poissulkemiseksi. Vaikka näin ei olisikaan, vaatimuksen rikkomisen johtaa seuraamusmenettelyyn.

Digitaalisen ajopiirturin ajoneuvoyksikkö tallentaa koordinoituun yleisaikaan (UTC), mutta se saattaa esittää paikallisen ajan.

Kuljettajan on tallennettava toiminnot valvontalaitteen avulla siten, että hän käyttää käytössä olevalle ajopiirturille ominaisia lainmukaisia menetelmiä jäljempänä esitetyllä tavalla. Laiminlyönti voi johtaa seuraamusmenettelyn aloittamiseen.



- "Ajoaika". On syytä tietää, että useimmissa nykyaikaisissa valvontalaitteissa tämä tapahtuu automaattisesti, kunhan piirturilevy/kuljettajakortti on oikein asennettu.



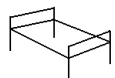
- "Muu työ". Kattaa kaiken muun työksi luokiteltavan toiminnan kuin ajamisen EU:n/AETR-sopimuksen sääntöjen soveltamisalassa. Tähän sisältyy kaikki samalle tai toiselle työnantajalle liikennealalla tai sen ulkopuolella tehty työ.



- ”Varallaoloaika”. Varallaoloaika määritellään direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan b alakohdassa. Lyhyesti sillä tarkoitetaan
- taukoihin ja lepoaikaan kuulumattomia ajanjaksoja, jolloin kuljettaja ei ole velvollinen olemaan ajoneuvossa mutta jolloin hänen on oltava käytettävissä, jos hänet mahdollisesti kutsutaan aloittamaan ajaminen tai jatkamaan sitä tai suorittamaan muita työtehtäviä. Tyypillisiä esimerkkejä ovat
 - lautalla tai junalla kuljetettavan ajoneuvon saattaminen
 - odottelu ajoneuvon lastaamisen / lastin purkamisen aikana
 - valtioiden rajoilla tapahtuvat viiveet
 - odottelu liikennekieltojen aikana.

Nämä ajanjaksot ja niiden ennakoitava kesto ovat tiedossa etukäteen joko ennen lähtöä tai juuri ennen kyseisen ajanjakson varsinaista alkamista.

Miehistön jäsenen on valittava tämä toiminta, kun hän on mukana toisen kuljettajan ajamassa autossa, jos hän tekee muuta työtä (kuten reittisuunnittelua). Enintään 45 minuutin jaksoa toimeettomana olevan miehistön jäsenen ”varallaoloajaksi” kirjaamasta ajasta voidaan pitää taukona, koska digitaaliseen ajopiirturiin ei ole teknisesti mahdollista kirjata tällaista taukoa vuode/lepokuvakkeen kohdalle.



- Tauot tai lepoajat. Tähän kuuluvat työn/ajamisen aikana pidetyt tauot sekä vuorokautiset ja viikoittaiset lepoajat. Kuljettajat eivät saa ajaa tai tehdä muuta työtä. Tauot käytetään yksinomaan lepäämiseen. Lepoajan aikana kuljettajan on voitava vapaasti päättää ajankäytöstään. Kuljettaja, joka tekee työtä, kun ajopiirturi on asetettu kohtaan tauko tai lepo, tekee rikkomuksen.

Jos kuljettaja on valinnut tietyn toimintatilan vahingossa, on kohtuullista odottaa, että hän tekee manuaalisen korjauksen tai tulosteen, jossa ilmoittaa virheestä yksityiskohtaisesti, heti kun virhe huomataan.

15 artiklan 5 kohta

Tässä kohdassa määritellään tiedot, jotka on lisättävä piirturilevyyn käsin sen tietojen täydentämiseksi. Jos kuljettaja ei kirjaa tietoja säädetyssä ajassa, tätä sääntöä rikotaan ja seuraamusmenettely saatetaan aloittaa.

- Kun kuljettaja aloittaa työn, hänen on kirjattava koko nimensä, sekä etu- että sukunimi. Hänen on varottava kirjoittamasta nimeä osittain piirturilevyn tallennusalueelle. Lempimiä ja nimikirjaimia ei hyväksytä muutoin kuin vaadittujen tietojen lisäksi. Jos nimi on liian pitkä sille varattuun tilaan, lyhenteitä saa käyttää, mutta tällöin koko nimi on kirjoitettava piirturilevyn takapuolelle.
- On suositeltavaa kirjoittaa sukunimi ennen etunimeä. Näin autetaan viranomaisia, jotka eivät ehkä tunne eri jäsenvaltioiden nimeämiskäytäntöjä, mutta tämän ohjeen

noudattamatta jättämistä ei pidetä rikkomuksena. Väärän nimen kirjoittaminen tekee tallenteesta valheellisen.

- Päivä ja aloituspaikka lisätään. Väärän päiväyksen tai paikan kirjoittaminen tekee tallenteesta valheellisen. Työajan päättyessä merkitään päiväys ja paikka. Jos piirturilevyn käyttö aloitetaan ja lopetetaan samana päivänä, päivä olisi merkittävä kahdesti. Toistomerkkien käyttöä ei hyväksytä. Paikaksi on ilmoitettava lähin kaupunki tai kylä, ja se on merkittävä kahdesti, jos aloitus- ja lopetuspaikka ovat samoja.
- Jokaisen ajoneuvon rekisterinumero, jota kuljettaja käyttää.
- Matkamittarin aloitus- ja lopetuslukema on kirjattava vuorokautiseen tallenteeseen, ja matkamittarin aloituslukema on kirjattava kustakin kuljettajan ajamasta ajoneuvosta.

Keskikentästä puuttuvat tiedot saattavat johtua kuljettajan huolimattomuudesta tai väärennöksen valmistelusta, ja valvontaviranomaisten saattaa olla vaikeata erottaa nämä kaksi toisistaan. Joka tapauksessa puuttuvien tietojen syy olisi pyrittävä selvittämään, ennen kuin seuraamusmenettelyn aloittamisesta päätetään. Satunnaista puutosta olisi pidettävä vähemmän vakavana kuin jatkuvia rikkomuksia.

15 artiklan 5 a kohta

Digitaalista ajopiirturia käyttävän kuljettajan on syötettävä laitteeseen sen maan tunnus, jossa hän aloittaa vuorokautisen työjaksonsa, sekä sen maan tunnus, jossa hän päättää vuorokautisen työjaksonsa. Sama koskee myös mahdollisia ajoneuvon vaihdoksia. Tämän laiminlyönti on rikkomus.

15 artiklan 6 kohta

Kohta liittyy analogiseen valvontalaitteeseen. Sillä on vain vähän vaikutusta lainvalvontatoimintaan, eikä se vaadi lisäselityksiä.

15 artiklan 7 kohta

Ajopiirturilla varustetun ajoneuvon kuljettajan (tai miehistön jäsenen) on voitava pyynnöstä esittää valvontaviranomaiselle seuraavat:

- i) kuluvan viikon piirturilevyt ja/tai kyseisen päivän tai edellisten 28 päivän kuluessa käytetyt piirturilevyt.
Huomautus: Tämä vaatimus ei tarkoita, että olisi esitettävä 28 piirturilevyä. Osa-aikatyötä tekevät miehistön jäsenet tuottavat paljon vähemmän piirturilevyjä 28 päivässä. Kuluvan viikon tiedot saattavat olla kuljettajakortilla, mutta analogisissa järjestelmissä tuotettavia piirturilevyjä on silti esitettävä edeltäviltä 28 päivältä.
- ii) kuljettajakortti, jos hänellä sellainen on.
Vaikka kuluvan viikon tiedot olisivat analogisilla piirturilevyillä, kuljettajan on esitettävä kuljettajakortti, jos hänellä sellainen on, jotta mahdolliset digitaalisella ajopiirturilla edeltävien 28 päivän aikana suoritettavat ajot voidaan tarkastaa sääntöjen noudattamisen selvittämiseksi.

Jos myönnettyä kuljettajakorttia ei voida esittää, kyseessä on rikkomus. Tachonetiä tai kansallisia rekisterejä olisi käytettävä esitetyn kuljettajakortin tarkastamiseen ja sen toteamiseen, onko kuljettajakortti myönnetty.

- iii) digitaalisen ajopiirturin tulosteet, jos sellaisia on. Jos tarkastava viranomainen toteaa, että sääntöjen mukaisesti tulosteet olisi tuotettava, eikä kuljettaja pysty esittämään niitä, kyseessä on rikkomus.
- iv) kuljettajan käsin tekemä muu merkintä kyseiseltä ajanjaksolta. Se voi olla missä muodossa tahansa.

Todistukset

Sairaus- tai vuosilomien takia voi kulua pitkiä aikoja ilman toimintojen tallentamista. Tällöin myöhemmin tarkastukseen joutuvat kuljettajat eivät voi esittää tallenteita kyseisiltä ajoilta. Tällaiset tilanteet voidaan tulkita virheellisesti yrityksiksi salata rikkomuksia. Tällaisen epäilyksen välttämiseksi toisilla kuljettajilla on mukanaan todistuksia, jotka valvontaviranomaiset hyväksyvät ja tarkastavat niiden pätevyyden, jos ne on tuotettu ja täytetty säädettyssä muodossa.

Valheellisen todistuksen esittäminen on kuitenkin rikkomus, kuten jos muu todistusaineisto heikentää kirjeen uskottavuutta. Joissakin jäsenvaltioissa kuljettajien edellytetään kuljettavan mukanaan todistukset sairaus- ja lomajaksoista, mutta vaatimus ei ulotu kansallisten rajojen ulkopuolelle. (Katso liite, ohje 5.) On myös huomattava, että vuorokautisten tai viikoittaisten lepoaikojen pitämisestä ei tarvitse esittää näyttöä, vaikka monissa tapauksissa kuljettajat esittävät tallenteet niiden tueksi.

Jäsenvaltioissa ei ole harvinaista, että kuljettajat ottavat analogisen piirturilevyn ulos työjakson lopulla ja kirjaavat siihen käsin vuorokautisen lepoajan alkamisen ja päättymisen. Joissakin jäsenvaltioissa tätä edellytetään. Valvontaviranomaisten olisi oltava tietoisia tästä käytännöstä, kun he analysoivat kuljettajien edellisiä tallenteita. Tällainen menettely on paljon harvinaisempaa kansainvälisessä liikenteessä, jossa samaa ajoneuvoa käytetään usean peräkkäisen päivän ajan.

Vasta palvelukseen otettujen kuljettajien olisi voitava esittää työkirjanpito edelliseltä työnantajalta, jos edellinen työsuhde osuu uuden työpaikan ensimmäistä päivää edeltäville 28 päivälle.

Digitaalisten tallenteiden kannalta tämä ei ole ongelmallista, mutta analogisen tallenteen osalta vaatimus saattaa olla ristiriidassa työnantajan velvoitteen kanssa, sillä työnantajan on säilytettävä kuljettajien tallenteita ainakin yhden vuoden ajan. Valvontaviranomaiselle saatetaan tällöin esittää kyseiseltä ajalta tallenteiden jäljennökset. Viranomaisen olisi hyvä ottaa edellä mainittu vaikeus huomioon, vaikka jäljennösten esittäminen ei ole tiukasti ottaen säännösten mukaista. Jos kuljettaja on aiemmin työskennellyt säännellyn liikennealan ulkopuolella, tämä voidaan todistaa uuden työnantajan antamalla asianmukaisesti muotoillulla kirjeellä.

Asetuksen 15 artiklan 7 kohdan c alakohdassa valvontaviranomaisille annetaan valtuudet seurata asetuksen (EY) N:o 561/2006 noudattamista tarkastamalla piirturilevyt sekä ajoneuvoyksikön ja kuljettajakortin tiedot. Viranomaiset voivat tätä varten nousta ajoneuvoon. Jos tällaisia asiakirjoja ei esitetä ja siihen väitetään olevan pätevä syy, valvontaviranomaisilla

on oikeus tarkastaa ja analysoida eri asiakirjoja, kuten lauttalippuja tai polttoainekuitteja, joilla syytä voidaan tukea tai perustella. Jos todetaan, että syyt eivät ole päteviä, on tehty rikkomus.

15 artiklan 8 kohta

On vakava rikkomus väärentää, salata tai tuhota tietoja, jotka on tallennettu asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukaisesti.

On myös vakava rikkomus käsitellä tai yrittää käsitellä laitetta siten, että se ei tallenna täsmällisesti.

Tällaista käsittelyä voi olla piirturilevyn tai kuljettajakortin luvaton poistaminen tai tallennusprosessin aktiivinen häirintä.

Ajoneuvossa ei saisi olla laitteita, joita voidaan käyttää estämään toiminnan oikea tallentaminen, ja niiden asentaminen valvontajärjestelmään on rikkomus.

Jos ajoneuvossa on laite, mutta sitä ei ole asennettu, on asianmukaista arvioida, onko sitä tarkoitus käyttää. Jos laite on asennettu mutta sitä ei ole kytketty tai se ei ole käytössä, näyttö riittää kuitenkin rikkomuksen toteamiseen.

3.1.5 16 artikla

3.1.5.1 Teksti

1. *Laitteen toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan sattuessa yrittäjän on annettava hyväksytyn asentajan tai korjaamon tehdä korjaus niin pian kuin olosuhteet sen sallivat. Jos paluu yrityksen toimipaikkaan voi tapahtua vasta yli yhden viikon kuluttua häiriön tai virheellisen toiminnan havaitsemisesta, korjaus on suoritettava matkalla. Jäsenvaltiot voivat 19 artiklan mukaisesti valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset kieltämään ajoneuvon käytön, jos toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan osalta ei ole toteutettu edellä säädettyjä toimenpiteitä.*
2. *Valvontalaitteen toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan aikana kuljettajan on merkittävä aikaryhmiä koskevat tiedot piirturilevyille tai piirturilevyille taikka erityiselle joko piirturilevyyn tai kuljettajakorttiin liitettävälle lehdelle, jos valvontalaite ei enää merkitse tai tulosta niitä virheettömästi, ja jolle hänen on merkittävä ne seikat, joiden avulla hänet voidaan tunnistaa (nimi ja ajokortin numero tai nimi ja kuljettajakortin numero), sekä allekirjoituksensa. Jos kortti katoaa, varastetaan, vahingoittuu tai toimii virheellisesti, kuljettajan on tulostettava matkansa päätyttyä valvontalaitteeseen tallennetut aikatiedot ja merkittävä tulostettuun asiakirjaan ne seikat, joiden avulla hänet voidaan tunnistaa (nimi ja ajokortin numero tai nimi ja kuljettajakortin numero) sekä allekirjoituksensa.*
3. *Jos kuljettajakortti vahingoittuu tai toimii virheellisesti, kuljettajan on palautettava se sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa hänellä on vakinainen asuinpaikka. Kuljettajakortin varastamisesta on tehtävä asianmukainen ilmoitus sen valtion toimivaltaisille viranomaisille, jossa varkaus tapahtui. Kuljettajakortin katoamisesta on tehtävä asianmukainen ilmoitus sen valtion toimivaltaisille viranomaisille, joka on kortin myöntänyt, sekä sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa kuljettajan vakinainen asuinpaikka on, jos kyseessä ovat eri viranomaiset. Kuljettaja voi ajaa ajoneuvoaan ilman henkilökohtaista korttia enintään viidentoista kalenteripäivän ajan tai pidemmän ajan, jos se on tarpeen ajoneuvon toimittamiseksi takaisin yrityksen kotipaikkaan, ja edellyttäen, että kuljettaja pystyy osoittamaan, ettei hän voinut esittää tai käyttää korttiaan tänä aikana. Jos sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa kuljettajan vakinainen asuinpaikka on, eivät ole samat kuin kortin myöntäneet viranomaiset, ja jos kyseisiä viranomaisia pyydetään uusimaan, korvaamaan tai vaihtamaan kuljettajakortti, niiden on ilmoitettava vanhan kortin myöntäneille viranomaisille kortin uusimisen, korvaamisen tai vaihtamisen yksityiskohtaiset perustelut.*

3.1.5.2 Rikkomukset

Asetuksen 16 artiklaa koskevia rikkomuksia ei ole määritelty, mutta 16 artiklassa esitetään toimia, jotka kuljettajan on toteutettava ollakseen rikkomatta muita artikloja. Tällaisia rikkomuksia ovat muun muassa seuraavat:

On käytetty viallisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa.

Manuaalisia kirjauksia ei ole tehty.

Kadonneesta tai varastetusta kuljettajakortista ei ole ilmoitettu seitsemän päivän kuluessa.

Tarvittavat tulosteet on jätetty tekemättä matkan alussa tai lopussa.

3.1.5.3 Tienvarsitarkastus

Asetuksen 16 artiklassa esitetään menettelyt, joita kuljettajan on noudatettava, jos ajopiirturilaite ei toimi (käsittää myös kuljettajakortin, lähettimen ja kaapelit). Näin ollen voidaan harkita seuraamusmenettelyä, jos valvontaviranomainen havaitsee, että kyseisiä menettelyjä ei näissä erityisolosuhteissa ole noudatettu.

Jos laite lakkaa toimimasta täysin oikein asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteen 1 tai I B mukaisesti, siinä katsotaan olevan toimintahäiriö.

Laite on korjattava kokonaan niin nopeasti kuin on käytännössä mahdollista ja joka tapauksessa seitsemän päivän kuluessa toimintahäiriöstä tai siitä, kun joku huomasi, että ajopiirturi ei toimi täysin oikein.

Ajoneuvon käytöstä vastaavan henkilön olisi järjestettävä korjaus.

Jos ajoneuvoa on jatkuvasti käytetty ilman edellä mainittuja toimenpiteitä tai jos mahdollisuudet korjata vika on selkeästi laiminlyöty, on kyseessä rikkomus, ja kuljettajaa vastaan aloitetaan seuraamusmenettely.

Liite 1

Ohje 1

Asia: Poikkeuksellinen poikkeama vähimmäislepo- ja enimmäisajorajoituksista sopivan pysähtymispaikan löytämiseksi

Artikla: Asetuksen (EY) N:o 561/2006 12 artikla

Noudatettava toimintamalli: Asetuksen 12 artikla sisältää säännöksiä, joissa kuljettajan sallitaan poiketa 6–9 artiklassa annetuista vähimmäislepovaatimuksista ja enimmäisajoajoista löytääkseen sopivan pysähdyspaikan. Artiklassa ei anneta kuljettajalle oikeutta poiketa asetuksesta sellaisten syiden takia, jotka olivat tiedossa ennen matkan alkua. Sen tarkoituksena on auttaa kuljettajia selviytymään tilanteista, joissa on odottamatta mahdotonta noudattaa asetusta matkan aikana. Tällöin ilmenee epätavallisia vaikeuksia, jotka eivät riipu kuljettajan tahdosta ja joita ei ilmeisesti voi välttää eikä ennakoida, vaikka toimitaan mahdollisimman huolellisesti. Poikkeuksella pyritään myös varmistamaan henkilöiden, ajoneuvon ja sen kuorman turvallisuus, ja liikenneturvallisuus on kaikissa olosuhteissa otettava huomioon.

Tällaisissa tilanteissa kolmella osapuolella on tiettyjä velvoitteita:

- 1) Kuljetusyrityksen on huolellisesti suunniteltava kuljettajan turvallinen matka ja ennakoitava esimerkiksi säännölliset liikennemuutokset, sääolot ja pääsy asianmukaisille pysäköintialueille, eli sen on järjestettävä työ siten, että kuljettajat voivat noudattaa asetusta, ja otettava huomioon, että turvallista pysäköintiä koskevat tavaranylähettäjien ja vakuutusyhtiöiden vaatimukset täyttyvät.
- 2) Kuljettajan on noudatettava sääntöjä tunnollisesti, eikä hän saa poiketa ajoaikarajoituksista muutoin kuin poikkeuksellisissa olosuhteissa, joissa asetusta on mahdotonta noudattaa vaarantamatta liikenneturvallisuutta taikka henkilöiden, ajoneuvon tai sen kuorman turvallisuutta. Jos kuljettaja päättää olevan välttämätöntä poiketa asetuksesta eikä tämä vaaranna liikenneturvallisuutta, hänen on merkittävä poikkeamisen syy käsin (jollain yhteisön kielellä piirturilevyyn, valvontalaitteen tulosteeseen tai työvuorolistaan), heti kun hän on pysähtynyt.
- 3) Valvontaviranomaisen on käytettävä ammatillista harkintaa tarkastaessaan kuljettajan ja arvioidessaan, onko ajoaikapoikkeama perusteltu.

Lainvalvojan on tutkittava huolellisesti kaikki olosuhteet, kun hän arvioi poikkeaman oikeutusta 12 artiklan perusteella, muun muassa seuraavat:

- a) Kuljettajan ajohistoriasta nähdään kuljettajan vakiintuneet ajotavat, ja voidaan tarkastaa, noudattaako kuljettaja yleensä ajo- ja lepoaikasääntöjä ja onko poikkeama poikkeuksellinen.
- b) Ajoaikarajoituksista poikkeaminen ei saa olla säännönmukaista, vaan sen on johduttava poikkeuksellisista olosuhteista, kuten suurista liikenneonnettomuuksista, äärimmäisistä sääoloista, kiertoteistä, pysäköintitilan puutteesta pysäköintialueella jne. *(Tämä poikkeuksellisten olosuhteiden luettelo on vain suuntaa-antava. Arviointiperuste on, että mahdollisen ajorajoituspoikkeaman syy ei saa olla etukäteen tiedossa tai edes mahdollisesti ennakoitavissa.)*
- c) Vuorokautisia ja viikoittaisia ajorajoituksia olisi noudatettava, eli kuljettaja ei saisi saada "aikavoittoa" ylittämällä ajorajoituksen pysäköintipaikkaa etsiessään.
- d) Ajoaikasäännöstä poikkeaminen ei saa johtaa vaadittujen taukojen eikä vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen lyhenemiseen.

Kommentti: Asia C-235/94, Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio.

Ohje 2

Asia: Sen ajan kirjaaminen, jonka kuljettaja on käyttänyt matkustaakseen paikkaan, joka ei ole asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon tavanomainen haltuunotto- tai luovutuspaikka

Artikla: Asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 artikla

Noudatettava toimintamalli:

Kuljettaja, joka matkustaa tiettyyn paikkaan, muualle kuin työnantajan toimipisteeseen, työnantajan ohjeiden mukaisesti ottaakseen haltuun ja ajaakseen ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa, täyttää velvoitteitaan työnantajaansa kohtaan eikä voi siten vapaasti päättää ajankäytöstään.

Täten 9 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti:

– ”varallaoloajaksi” tai ”muuksi työksi” (jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan) on kirjattava aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä työnantajan toimipisteessä. Tähän ei vaikuta, onko työnantaja antanut kuljettajalle ohjeet siitä, miten ja milloin matkustaa, vai onko kuljettaja päättänyt siitä itse, ja

– ”muuksi työksi” on kirjattava aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen matkustaakseen paikkakunnalle, joka ei ole kuljettajan koti eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan oleva työnantajan toimipiste, **tarkoituksenaan ottaa haltuun tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva ajoneuvo, tai poistuaakseen kyseiseltä paikkakunnalta.**

Seuraavissa kolmessa tapauksessa matkustusaikaa voidaan pitää ”lepona” tai ”taukona”.

Ensimmäisessä tapauksessa kuljettaja matkustaa lautalla tai junalla kuljetettavan ajoneuvon mukana. Tässä tapauksessa kuljettaja saa pitää lepoajan tai tauon edellyttäen, että hänellä on käytettävissään vuode tai makuusija (9 artiklan 1 kohta).

Toisessa tapauksessa kuljettaja ei matkusta ajoneuvon mukana, mutta hän matkustaa junalla tai lautalla paikkaan, jossa hän ottaa haltuun asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon, tai paikasta, jossa on poistunut tarkoitettu ajoneuvosta (9 artiklan 2 kohta). Tällöinkin hänellä on oltava lautalla tai junassa käytettävissään vuode tai makuusija.

Kolmas tapaus koskee sitä, että ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja. Jos toinen miehistön jäsen on tarvittaessa käytettävissä ajamiseen, istuu ajoneuvossa kuljettajan vieressä eikä osallistu aktiivisesti ajoneuvoa ajavan kuljettajan avustamiseen, 45 minuutin jakso kyseisen kuljettajan ”varallaoloajasta” voidaan katsoa ”tauoksi”.

Kuljettajan työsopimuksen luonteella ei ole merkitystä. Siten säännöt koskevat sekä vakinaisia kuljettajia että määräaikaissä työsuhteessa olevia vuokratyöntekijöitä.

Määräaikaisen kuljettajan osalta työnantajan toimipisteellä tarkoitetaan kyseisen kuljettajan palveluja käyttävän yrityksen (eli käyttäjäyrityksen) maantiekuljetusten toimipistettä eikä vuokratyövoimaa välittävän yrityksen pääkonttoria.

Kommentti: Asiat C-76/77 ja C-297/99, Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomiot

Ohje 3

Asia: Määräys tauon taikka vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan keskeyttämisestä ajoneuvon siirtämiseksi eteenpäin terminaalissa, pysäköintialueella tai raja-alueella

Artikla: Asetuksen (EY) N:o 561/2006 4 artiklan d ja f alakohta

Noudatettava toimintamalli: Yleensä kuljettajan olisi vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan aikana saatava käyttää aikaansa haluamallaan tavalla, eikä hänellä siten pitäisi olla velvollisuutta pysytellä ajoneuvonsa lähellä. Yleensä tauon taikka vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan keskeyttäminen on rikkomus (ellei "lauttasääntöä" sovelleta – 9 artiklan 1 kohta). Terminaalissa tai pysäköintialueella saattaa kuitenkin syntyä äkillinen epätavanomainen tilanne tai hätätila, jonka takia ajoneuvoa on siirrettävä. Terminaalissa on tavallisesti kuljettaja (terminaalin työntekijä), joka voi tarvittaessa siirtää ajoneuvoa.

Jos näin ei ole ja ajoneuvon siirtäminen on välttämätöntä poikkeuksellisten olosuhteiden takia, kuljettaja saa keskeyttää leponsa ainoastaan toimivaltaisen viranomaisen tai terminaalin sellaisen virkailijan pyynnöstä, jolla on lupa määrätä ajoneuvon siirtäminen.

Muissa paikoissa (kuten pysäköintialueilla, rajanylityspaikoilla ja hätätapauksissa), jos on olemassa objektiivisia kiireellisiä syitä siirtää ajoneuvo tai jos poliisi tai muu viranomainen (kuten palomies, tiehallintoviranomainen, tullivirkailija jne.) antaa määräyksen siirtää ajoneuvo, kuljettajan on keskeytettävä taukonsa tai leponsa muutamaksi minuutiksi, eikä häntä pitäisi asettaa tästä syytteeseen.

Jos tällainen tarve syntyy, jäsenvaltion lainvalvojien olisi suhtauduttava asiaan ymmärtämyksellä kutakin yksittäistapausta koskevan tilannearvion perusteella.

Kuljettajan on kirjattava tällainen lepoajan tai tauon keskeytys manuaalisesti, ja siihen olisi saatava ajoneuvon siirron määränneen toimivaltaisen viranomaisen valtuutus, jos mahdollista.

Ohje 4

Asia: Ajoajan tallentaminen digitaalisella ajopiirturilla, kun kuljettajat pysähtyvät usein tai purkavat lastia moneen paikkaan

Artikla: Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 1 artikla ja viittaus asetukseen (EY) N:o 1360/2002 (liite I B)

Noudatettava toimintamalli:

Koska digitaaliset ajopiirturit ovat tarkempia kuin analogiset, kuljettajille, joiden työhön kuuluu useita pysähdyksiä tai jotka purkavat lastia moneen paikkaan, saattaa kertyä tallenteeseen enemmän ajoaikaa digitaalisella kuin analogisella ajopiirturilla. Tilanne on väliaikainen ja voi koskea etupäässä paikallisia jakelukuljetuksia. Tilanne kestää vain siirtymäajan, jona käytetään sekä analogisia että digitaalisia ajopiirtureita.

Siirtymäkauden aikana kansallisten valvontaviranomaisten olisi sallittava ajoajoissa tiettyä vaihtelua, jotta digitaalisten ajopiirturien nopeaa leviämistä voitaisiin kannustaa ja samalla varmistaa kuljettajien yhtäläinen kohtelu. Siirtymäajalla sallivuutta olisi sovellettava ajoneuvoihin, joiden matkoihin sisältyy useita pysähdyksiä tai useita purkupaikkoja ja jotka on varustettu digitaalisilla ajopiirtureilla.

Lainvalvojen odotetaan kuitenkin aina käyttävän ammatillista harkintaa. Lisäksi kuljettajan katsotaan aina ajavan, kun hän on ajoneuvon ratin takana ja osallistuu aktiivisesti soveltamisalaan kuuluvaan maantiekuljetukseen, riippumatta muista olosuhteista (esimerkiksi tapauksissa, joissa kuljettaja seisoo liikenneruuhkassa tai liikennevaloissa).

Tästä syystä:

- Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava tarkastusviranomaisille, että niillä on mahdollisuus digitaalisen ajopiirturin tietoja tarkastaessaan sallia neljän ja puolen (4,5) tunnin ajoajan ylitys 15 minuutilla, jos ajoneuvon matka käsittää useita pysähdyksiä tai monia purkupaikkoja, edellyttäen, että vaatimuksen tueksi voidaan esittää todisteita. Toleranssia voidaan soveltaa esimerkiksi vähentämällä yksi minuutti ajoajasta kutakin pysähdysten välistä ajoaikaa kohden, siten että kutakin neljän ja puolen (4,5) tunnin ajoaikaa kohden vähennetään yhteensä enintään 15 minuuttia.
- Valvontaviranomaisten olisi harkintavallan käytössä toimittava olosuhteiden mukaan ja käytettävä heidän käytettävissään tuolloin olevaa näyttöä (kuten todennettavissa olevaa näyttöä siitä, että kuljettaja on joutunut pysähtymään usein tai purkanut lastia moneen paikkaan), ja heidän on varmistettava, että tehty tulkinta ei haittaa kuljettajan ajosääntöjen asianmukaista noudattamista ja siten heikennä liikenneturvallisuutta.
- Jäsenvaltiot voivat käyttää analyysiohjelmistoa, joka on asetettu ottamaan toleranssiaika huomioon ajoikalaskelmissa, mutta on huomattava, että tämä saattaa johtaa todistusongelmiin myöhemmässä vaiheessa. Toleranssi ei saa missään olosuhteissa ylittää 15 minuutin rajaa kutakin neljän ja puolen (4,5) tunnin ajoaikaa kohden.
- Toleranssilla ei saa syrjiä kansallisia tai kansainvälisiä kuljettajia eikä asettaa toisia huonompaan asemaan, ja se olisi otettava huomioon vain kuljetuksissa, joihin sisältyy selkeästi useita pysähdyspaikkoja.

Ohje 5

Asia: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lomakkeesta tehdyn päätöksen 2007/230/EY muuttamisesta 14. joulukuuta 2009 tehdyllä komission päätöksellä (2009/959/EU) käyttöön otettu lomake, joka koskee toiminnan todistamista

Artiklat: Direktiivin 2006/22/EY 11 artiklan 3 kohta ja 13 artikla

Noudatettava menettely: Todistuslomaketta ei vaadita toiminnasta, jonka tiedot voidaan tallentaa ajopiirturiin. Tienvarsitarkastuksissa tärkeimmän tiedonlähteen muodostavat ajopiirturin tallenteet, ja tallenteiden puuttumisen olisi oltava peruteltua vain silloin, kun objektiivisesti katsoen on ollut mahdotonta luoda niitä ajopiirturilla tai manuaalisesti tallentamalla. Ajopiirturin täydelliset tallenteet, joita mahdollinen lomake täydentää, hyväksytään kaikissa tapauksissa riittäväksi todisteeksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 tai AETR-sopimuksen noudattamisesta, jollei ole perusteltua syytä epäillä muuta. Todistus kattaa tietyt toimet asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan a alakohdassa mainittuna ajanjaksona eli kuluvana päivänä ja edeltävinä 28 päivänä.

Todistusta voidaan käyttää, jos kuljettaja on

- ollut sairauslomalla
- ollut sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisella vuosilomalla, johon yritys on sijoittautunut
- ollut vapaalla tai lepovuorossa
- ajanut toista ajoneuvoa, joka ei kuulu asetuksen (EY) N:o 561/2006 tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan.
- ollut muissa kuin ajotehtävissä
- ollut varallaolotehtävässä

ja tietoa kyseisestä toiminnasta on ollut teknisesti mahdotonta tallentaa tallentimelle.

Vaihtoehtoa ”vapaalla tai lepovuorossa” voidaan käyttää silloin kun kuljettaja ei ole osallistunut ajamiseen, ei ole ollut muissa tehtävissä, ei ole ollut varallaolotehtävässä, ei ole ollut sairaus- tai vuosilomalla, mukaan luettuina myös esimerkiksi lyhennetty työaika, lakot tai työsulut.

Jäsenvaltioiden ei ole pakko vaatia, että lomaketta on käytettävä tallenteiden puuttuessa. Jos jäsenvaltio kuitenkin vaatii lomakkeen käyttöä, tätä standardoitua muotoa on pidettävä pätevänä. Tavanomaisista päivittäisistä tai viikoittaisista lepoajoista ei vaadita minkäänlaista lomaketta.

Sähköinen ja tulostettavissa oleva lomake sekä tiedot ainoastaan tämän lomakkeen hyväksyvistä jäsenvaltioista ovat seuraavalla sivustolla:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Lomake hyväksytään kaikkialla EU:ssa kaikilla EU:n virallisilla kielillä. Lomake on helppokäyttöinen, koska sen muoto on standardoitu ja sen etukäteen määritellyt täytettävät kohdat on numeroitu. Kun kyseessä on AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluva kuljetus, on suositeltavaa käyttää Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission laatimaa lomaketta: (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Kaikki lomakkeen kohdat on täytettävä koneella. Jotta lomake olisi pätevä, yrityksen edustajan ja kuljettajan on allekirjoitettava se ennen matkan alkua. Jos kuljettaja on itsenäinen ammatinharjoittaja, hän allekirjoittaa lomakkeen yhden kerran yrityksen edustajana ja yhden kerran kuljettajana.

Ainoastaan allekirjoitettu alkuperäiskappale on pätevä. Lomakkeen tekstiä ei saa muuttaa. Lomaketta ei saa allekirjoittaa etukäteen eikä sitä saa muuttaa käsin kirjoitetuilla huomautuksilla. Lomake voidaan hyväksyä telekopiona (faksina) tai digitaalisena kopiona, jos se on kansallisen lainsäädännön mukaan mahdollista.

Lomake voidaan tulostaa paperille, jossa on yrityksen liikemerkki ja yhteystiedot, mutta myös yritystietoja koskevat kohdat on täytettävä.

Ohje 6

Asia: Lautalla tai junassa vietetyn ajan kirjaaminen, kun kuljettajalla on käytettävissään vuode tai makuusija

Artikla: Asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 artiklan 1 kohta

Noudatettava toimintamalli: Yleensä kuljettajan pitäisi 4 artiklan f alakohdan mukaan voida levon aikana käyttää aikaansa haluamallaan tavalla. Kuljettajalla on kuitenkin oikeus pitää tauko taikka vuorokautinen tai viikoittainen lepoaika, kun hän matkustaa lautalla tai junalla, edellyttäen, että hänellä on käytettävissään vuode tai makuusija. Tämä johtuu 9 artiklan 2 kohdan muotoilusta. Siinä säädetään, että matkustamiseen käytetty aika ”saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi **vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on vuode tai makuusija**”.

Lisäksi 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti lautalla tai junassa (edellyttäen, että kuljettajalla on käytettävissään vuode tai makuusija) pidettävän vähintään 11 tunnin **säännöllisen vuorokautisen lepoajan** saa keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan (kuten ajoneuvon lautalle tai junaan ajamisen tai siitä pois ajamisen) vuoksi. Keskeytysten aika saa yhteensä olla enintään yksi tunti. Tämä aika ei saa missään tapauksessa johtaa säännöllisen vuorokautisen lepoajan lyhenemiseen.

Jos säännöllinen vuorokausilepo pidetään kahdessa jaksossa, joista ensimmäisen on oltava vähintään kolme tuntia ja toisen vähintään yhdeksän tuntia (kuten 4 artiklan g alakohdassa säädetään), keskeytysten määrä (enintään kaksi) koskee koko vuorokautista lepoaikaa eikä kahdessa osassa pidetyn säännöllisen vuorokausilevon yksittäistä osaa.

Asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaista poikkeusta ei sovelleta lyhennettyyn eikä säännölliseen viikoittaiseen lepoaikaan.

Liite 2

Komission selvennys 1

Aihe: Euroopan yhteisön säännöistä johdetut kansalliset säännöt

Artikla: Asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisala, asetuksen 1, 2 ja 11 artikla

Esitetty ongelma-kohta:

Saksan lainsäädännössä edellytetään, että asetuksella (EY) N:o 561/2006 käyttöönotettuja ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevia yhteisön sääntöjä sovelletaan myös pienempiin tavarankuljetusajoneuvoihin kuin asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisiin ajoneuvoihin eli ajoneuvoihin, joiden massa on yli 2,8 tonnia.

Selvennys:

Vaikka jotkin kuljetuslajit eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan, se ei tarkoita, että ne olisi vapautettu kaikesta lainsäädännöstä. Päinvastoin, säännöksestä käy ilmi, että jäsenvaltiot voivat vapaasti säätää lakeja tällä alalla. Jos jäsenvaltiot tekevät niin, mikään ei estä antamasta kansallisia sääntöjä, jotka on johdettu yhteisön lainsäädännöstä tai ovat samanlaisia kuin se.

Kommentti:

Euroopan komission yksiköiden Luxemburgin viranomaisille lähettämä selvennys (kirje helmikuussa 1993)

Komission selvennys 2

Aihe: Ajoneuvot, joita viedään korjattavaksi, pesuun tai huoltoon

Artikla: 1 ja 2 artikla, 4 artiklan a ja c alakohta

Esitetty ongelmakohta:

Ajoneuvot, joita viedään korjattavaksi, pesuun tai huoltoon

Selvennys:

Asetuksen 4 artiklan a alakohdan mukaan tieliikenteellä tarkoitetaan kaikkia yleisillä teillä kokonaan tai osittain tehtäviä matkoja, jotka tehdään henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävillä kuormatuilla tai kuormaamattomilla ajoneuvoilla. Niinpä jos kuljettaja ajaa ajoneuvoa korjaamolle, pesulaan, huoltoasemalle, eri paikkoihin viedäkseen ajoneuvon asiakkaalle tai hakeakseen sen sieltä jne. käyttämällä kokonaan tai osittain yleisiä teitä, matka kuuluu määritelmän mukaan tieliikenteeseen asetuksen (EY) N:o 561/2006 nojalla. Tämä koskee kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, onko heidän työsuhteensa määräaikainen vai vakinainen.

Sen sijaan 1 artiklan mukaan ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia sääntöjä sovelletaan kuljettajiin, jotka toimivat maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä. Tiettyjen yritysten työntekijöiden tehtäviin ei tietyissä olosuhteissa tehtävien luonteen vuoksi sisälly maanteiden tavara- tai henkilöliikennettä. Tällaisessa tapauksessa työntekijät eivät toimi asetuksen määrittelemällä tavalla tavaraliikenteessä, ja siten he ovat asetuksen säännösten soveltamisalan ulkopuolella.

Mikään ei kuitenkaan estä jäsenvaltioita soveltamasta asetuksessa annettuja sääntöjä myös muuhun liikenteeseen tai ajoneuvoihin tai kuljettajiin, jotka eivät nimenomaisesti kuulu asetuksen soveltamisalaan.

Kommentti:

Euroopan komission yksiköiden Luxemburgin viranomaiselle lähettämä selvennys (kirje helmikuussa 1993)

Komission selvennys 3

Aihe: Paikallisilla markkinoilla myyntipisteinä käytettävät ajoneuvot

Artikla: Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 13 artiklan 1 kohdan f alakohda ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan toinen luettelukohta

Esitetty ongelma:

Paikallisilla markkinoilla myyntipisteinä käytettävät ajoneuvot tai ovelta ovelle myyntiin käytettävät ajoneuvot voivat vapautua kuljettajien ajoaikoja koskevista säännöistä asetuksen (ETY) N:o 3820/85 13 artiklan 1 kohdan f alakohdan nojalla. Asetuksessa (EY) N:o 561/2006 tätä mahdollisuutta ei enää ole. Tällaisten ajoneuvojen kuljettajat eivät aja pitkiä matkoja ja pitkiä aikoja, eikä heidän päätyönsä ole tavaroiden kuljettaminen vaan niiden myyminen.

Selvennys:

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan toisessa alakohdassa sallitaan vapauttamaan soveltamisalasta ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään sellaisten materiaalien tai laitteiden kuljetukseen, joita kuljettaja tarvitsee työnsä yhteydessä. Näitä ajoneuvoja saadaan käyttää enintään 50 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö.

Asiassa C-128/04 annetussa yhteisöjen tuomioistuimen tuomiossa todetaan, että ”materiaaleilla tai laitteilla” ei tarkoiteta yksinomaan työkaluita ja -välineitä, vaan myös kyseisen ajoneuvon kuljettajan päätyöhön kuuluvien töiden suorittamisen kannalta tarpeellisia tavaroita.

Tässä yhteydessä se tarkoittaisi, että paikallisilla markkinoilla myyntipisteinä käytettävät ajoneuvot voidaan vapauttaa tämän artiklan perusteella edellyttäen, että niitä käytetään enintään 50 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta ja että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö.

Palautetaan kuitenkin mieliin, että vapautus ei ole automaattinen, vaan se riippuu yksittäisen jäsenvaltion päätöksestä myöntää vapautus omalla alueellaan.

Kommentti:

Euroopan komission yksiköiden Euroopan parlamentin jäsenelle Patrick Doeringille lähettämä selvennys (kirje 12.11.2007)

Komission selvennys 4

Aihe: Asetuksen 26 artiklan soveltaminen

Artikla: 26

Esitetty ongelma-kohta:

Asetuksen 26 artiklan mukaan "[v]alvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklassa tarkoitettuja ajoneuvoja. – –"

Muutoksen seurauksena on velvoite asentaa valvontalaite myös ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia.

Selvennys:

Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 3 artiklan mukaan ainoastaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklassa luetellut erikoisajoneuvot on erikseen vapautettu velvoitteesta asentaa valvontalaite.

Tämän perusteella on selvää, että asetuksen (ETY) N:o 3821/95 tarkoitus on nimenomaan varmistaa ajo- ja lepoaikoja ym. koskevien sääntöjen tehokas valvonta sellaisina kuin ne on nyt annettu asetuksessa (EY) N:o 561/2006 ja sääntöjen soveltamisala.

Kun asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 ei kuitenkaan erikseen viitata asetuksen (EY) N:o 561/2006 uuteen 2 artiklaan, tämä lopputulos on pääteltävä lukemalla yhdessä asetuksen (EY) N:o 561/2006 2, 4 ja 26 artiklaa.

Näin asetuksen (EY) N:o 561/2006 26 artiklan 1 kohdan mukaan 4 artiklassa annettuja määritelmiä sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 soveltamiseksi. Asetuksen 4 artiklassa annetaan "tieliikenteen" määritelmä, mutta sitä on luettava asetuksen (ETY) N:o 3821/85 3 artiklan pohjalta. Viimeksi mainitussa artiklassa rajoitetaan tieliikennetermin soveltamisalaa siten, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 2 artiklassa vapautetut ajoneuvot on samoin vapautettu velvoitteesta asentaa valvontalaitteisto ja käyttää sitä.

Kommentti:

Euroopan komission yksiköiden Saksan viranomaisille lähettämä selvennys (kirje 28.6.2006)

Komission selvennys 5

Aihe: Soveltamisalaan kuuluvaa ja siihen kuulumatonta ajamista yhdistävän toiminnan kirjaaminen

Artikla: 3 artiklan h alakohta, 13 artiklan 1 kohdan i alakohta

Esitetty ongelma:

Soveltamisalaan kuuluvaa ja siihen kuulumatonta ajamista yhdistävän toiminnan kirjaaminen

Selvennys:

Asetuksen 3 artiklan a alakohdan mukaan asetusta ei sovelleta ”säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä”. Tämän säännöksen mukaan asetusta sovelletaan kuljettajiin, jotka hoitavat tämäntyyppistä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle suljettua liikennettä, vain niiltä osin kuin he tekevät myös asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa ja vain suhteessa tähän ”soveltamisalaan kuuluvaan” toimintaan.

Tämän lisäksi asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa edellytetään, että kuljettaja kirjaa ”muuksi työksi” ajan, jonka hän käyttää ajaessaan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvia kaupallisia tarkoituksia varten käytettävää ajoneuvoa. Toisin sanoen ajotoimintaa, joka ei sisälly asetuksen soveltamiseksi annettuun ”ajoajan” määritelmään, ei voida laskea 4 artiklan f alakohdassa määritellyksi vapaa-ajaksi, mistä johtuu, että se on otettava huomioon asetuksen kokonaissoveltamisessa.

Jos siis linja-auton kuljettaja osallistuu erityyppisiin liikennemuotoihin, hänen on käytettävä ajopiirturia riippumatta siitä, mikä ajotoiminta on hallitsevaa, asetuksen soveltamisalaan kuuluva tai sen ulkopuolelle jäävä. Yli 50 kilometrin matkoilla kuljettajan olisi kirjattava ajoaika, ja lyhyemmillä matkoilla hänen olisi kirjattava soveltamisalaan kuulumaton ajaminen ”muu työ”-merkin alle.

Kommentti:

Euroopan komission yksiköiden italialaiselle ANAV-järjestölle lähettämä selvennys (kirje 23.7.2007)

Liite 3

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 tiivistelmä

Artikla	Kuvaus	Rikkomukset
1	Asetus esitellään, ja sen tarkoitus ja tavoitteet vahvistetaan.	Ei
2	Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot täsmennetään.	Ei
3	Asetuksen soveltamisalasta vapautetut ajoneuvot täsmennetään.	Ei
4	Määritellään tietyt asetustekstissä käytetyt termit. (Huomautus: tässä esitellään "jaettu lepoaika".)	Ei
5	Määritellään rahastajien ja autonapumiesten vähimmäisikä.	Kyllä
6	Asetetaan vuorokautiset, viikoittaiset ja kahden viikon ajorajoitukset. Edellytetään, että soveltamisalaan kuulumaton ajaminen ja varallaoloaika kirjataan jokaisena päivänä, jona tehdään soveltamisalaan kuuluvaa ajoa.	Kyllä
7	Määritellään vaatimukset pitää ajotauko, ajorajoitukset ja lainmukaisten taukojen muodostuminen.	Kyllä
8	Vaaditaan kuljettajia pitämään vuorokautinen ja viikoittainen lepo, ja annetaan siihen sovellettavat säännöt. Esitellään säännölliset ja lyhennetyt lepoajat ja niiden käyttöä koskevat säännöt. Vaaditaan korvaamaan lyhennetty viikkolepo.	Kyllä
9	Esitellään säännöt, joiden perusteella lepoaika voidaan jakaa osiin lautta- tai junapalvelujen käyttämiseksi. Edellytetään, että kuljettajat kirjaavat työn, joka liittyy ajanjaksoon ennen ajoneuvon haltuun ottamista tai sen jälkeen. Edellytetään, että soveltamisalaan kuulumaton ajaminen kirjataan muuksi työksi.	Kyllä
10	Määritellään palkitsemisjärjestelmät, joita ei sallita. Vaaditaan liikenteenharjoittajia noudattamaan asetusta järjestäessään kuljettajien töitä. Vahvistetaan liikenteenharjoittajien vastuu kuljettajien tekemistä asetuksen rikkomuksista. Määritellään liikenteenharjoittajan vastuun rajat. Edellytetään, että sopimuskumppanit noudattavat asetusta laatiessaan aikatauluja. Määritellään liikenteenharjoittajan velvollisuus kopioida digitaalisen ajopiirturin tiedot säännöllisesti ja varmistaa niiden säilyttäminen.	Kyllä
11	Annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus säätää kansallisia matkoja varten tiukempia rajoja, joissa on otettava huomioon muut sopimukset. Sovelletaan vain kansallisiin matkoihin.	Ei
12	Vahvistetaan kuljettajan oikeus poiketa asetuksen vaatimuksista hätätilanteissa, ja määritellään oikeuden käyttöön liittyvät ehdot.	Ei
13	Annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus myöntää poikkeuksia vain 5–9 artiklan soveltamiseen tietyntyyppisessä kansallisessa liikenteessä, joka on määritelty luettelossa.	Ei
14	Annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus olla soveltamatta asetusta poikkeuksellisissa olosuhteissa rajoitetun ajan.	Ei
15	Asetetaan jäsenvaltioille vaatimus ottaa käyttöön 3 artiklan a alakohdassa vapautettua liikennettä koskeva valvonta.	Ei
16	Artikla koskee säännöllistä matkustajaliikennettä, kun ajopiirturia ei ole asennettu. Asetetaan vaatimus tuottaa aikataulut ja työvuorolistat. Asetuksen 26 artiklan takia artikla raukeaa 31.12.2007.	Kyllä
17	Määritellään jäsenvaltioiden raportointi- ja seurantavaatimukset.	Ei
18	Edellytetään, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön lainsäädäntöä asetuksen voimaan saattamiseksi.	Ei
19	Artikla koskee seuraamuksia, joita jäsenvaltiot määräävät asetuksen rikkomisesta. Määritellään seuraamusten luonne ja vaaditaan, että rikkomuksista olisi rangaistava vain kerran. Vahvistetaan ekstraterritoriaalisuus.	Ei
20	Esitellään vaatimus, jonka mukaan kuljettajan on säilytettävä ja voitava esittää todisteet hänelle määrätystä seuraamuksesta. Edellytetään, että kuljettajat, joilla on monia työnantajia, esittävät heille asiaankuuluvat tiedot, jotta he voivat täyttää velvoitteensa.	Kyllä
21	Otetaan käyttöön ajoneuvon matkan jatkamisen estäminen (ajokielto) rikkomuksista, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Edellytetään, että jäsenvaltiot määräävät hallinnollisia seuraamuksia omille rikkomuksille tekeville liikenteenharjoittajilleen.	Ei
22	Velvoitetaan jäsenvaltiot avustamaan toinen toisiaan asetuksen noudattamisen seurannassa ja vaihtamaan tietoja seuraamuksista, joita on määrätty jäsenvaltiossa asuville.	Ei
23	Asetetaan komissiota koskeva vaatimus.	Ei
24	Vahvistetaan menettelyyn liittyviä muodollisuuksia.	Ei
25	Artiklaan sisältyy jäsenvaltioiden oikeus vaatia komissiota puuttumaan eroihin asetuksen soveltamisessa ja sen noudattamisen valvonnassa.	Ei
26	Muutetaan asetusta (ETY) N:o 3821/85 (yhdenmukaistetaan vapautuksia, rajoitetaan 16 artiklan soveltamisaikaa).	Ei
27	Muutetaan asetusta (EY) N:o 2135/98.	Ei
28	Kumotaan asetusta (ETY) N:o 3820/85.	Ei
29	Annetaan päivä, jona asetus tulee voimaan.	Ei

Liite 4**Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tiivistelmä**

Artikla	Kuvaus	Rikkomukset
1	Määritellään valvontalaitteiden rakenne, asennus, käyttö ja testaus asetuksen erottamattomana osana.	Ei
2	Jaetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 määritelmät.	Ei
3	Määritellään ajoneuvot, joihin on asennettava ajopiirturi, viittaamalla asetukseen (EY) N:o 561/2006, ja sallitaan vaihtoehtoinen käyttö myös soveltamisalaa kuulumattomissa ajoneuvoissa kansallisilla matkoilla.	Kyllä
4	Todetaan, että ilmaisulla "valvontalaitteisto" tarkoitetaan "valvontalaitteistoa tai sen osia".	Ei
5	Käsitellään tyyppihyväksyntiä ja vahvistetaan turvallisuusvaatimukset. Viitataan liitteessä oleviin teknisiin eritelmiin.	Ei
6	Käsitellään tyyppihyväksyntämerkintöjä. Viitataan liitteeseen.	Ei
7	Säädetään tyyppihyväksynnän hallinnosta.	Ei
8	Säädetään tyyppihyväksynnän peruuttamisesta ja riitojenratkaisumenettelyistä.	Ei
9	Säädetään piirturilevyjen hyväksyntäprosessista.	Ei
10	Määritellään ETY-tyyppihyväksyntämerkki käyttöluvaksi.	Ei
11	Määritellään tyyppihyväksynnän peruuttamista koskevat vaatimukset.	Ei
12	Säädetään asennus- ja tarkastusmenettelyt (korjaamoissa).	Ei
13	Edellytetään, että työnantaja ja kuljettaja yhdessä varmistavat valvontalaitteiston ja kuljettajakortin asianmukaisen asentamisen ja käytön.	Kyllä
14	Annetaan säännöt, jotka koskevat valvontalaitteiden ja kuljettajakorttien käyttöä.	Kyllä
15	Annetaan lisäsäännöt, jotka koskevat valvontalaitteiden ja kuljettajakorttien käyttöä.	Kyllä
16	Vahvistetaan menettelyt, joita on noudatettava valvontalaitteiden toimintahäiriöissä ja virheellisessä toiminnassa.	Kyllä
17	Vahvistetaan menettelyyn liittyviä muodollisuuksia.	Ei
18	Vahvistetaan menettelyyn liittyviä muodollisuuksia.	Ei
19	Säädetään jäsenvaltioiden yhteistyöstä valvonnassa.	Ei
20	Vahvistetaan menettelyyn liittyviä muodollisuuksia.	Ei
21	Annetaan voimaantulopäivä.	Ei

Lähteet

CORTE/VOSA-työryhmä

MIDT (Digitaalisen ajopiirturin käyttöönnoton seurantahanke): EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6

Yhteistyömuistio (asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhteisesti sovittu selitys)

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85

Asetus (EY) N:o 561/2006

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

² 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.

³ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista.

⁴ Neuvoston asetus (ETY) N:o 543/69, annettu 25 päivänä maaliskuuta 1969, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta.

⁵ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta.

⁶ Eurooppalainen sopimus kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä (AETR).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, 15.3.2006.

⁸ Asia C-116/92, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, 15.12.1993.

⁹ Asia C-124/09, unionin tuomioistuimen tuomio, 29.4.2010.

¹⁰ Asia C-235/94, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, 9.11.1995.