

## **Liikkuvuuspaketti 1:n täytäntöönpano – kysymyksiä ja vastauksia**

Liikkuvuuspaketti 1 on tullut voimaan. Siihen kuuluvat sosiaalilainsäädännön säännökset, jotka koskevat kuljettajien ajoaikoja ja lepoa, ovat olleet voimassa 20. elokuuta 2020 lähtien. Euroopan komissio haluaa nyt varmistaa, että uudet säännökset ymmärretään samalla tavalla ja pannaan yhdenmukaisesti täytäntöön. Sitä varten komissio on laatinut tämän kysymys- ja vastausosion, jossa pyritään vastaamaan kuljetusalan kiireellisimpiin täytäntöönpanoa koskeviin kysymyksiin. Tarvittaessa tähän osioon lisätään vaihteittain liikkuvuuspaketti 1:n muita säännöksiä koskevia kysymyksiä ja vastauksia. Tarkoituksena on tarjota opas kuljettajille, maantieliikenteen harjoittajille ja täytäntöönpanon valvojille. Näin varmistetaan, että sääntöjä sovelletaan ja valvotaan yhdenmukaisesti kaikkialla EU:ssa.

*VASTUUVAPAUSLAUSEKE: Tämä Euroopan komission yksiköiden laatima kysymys- ja vastausosio ei sido komissiota. Ainoastaan Euroopan unionin tuomioistuimella on lopullinen toimivalta tulkita unionin lainsäädäntöä. Tässä yhteydessä on syytä huomata, että unionin tuomioistuimessa on parhaillaan meneillään asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 kohtaa ja 8 artiklan 8 a kohtaa koskeva kumoamismenettely (näitä kohtia käsitellään kysymyksissä 1–6). Annetut esimerkit ovat havainnollistavia, ja konkreettisia esimerkkejä laaditaan edelleen.*

## **I. Kuljettajan paluu**

[1. Miten kuljettajan ”kotiin” palaamista koskeva velvoite tulee ymmärtää ja miten sitä on sovellettava? Mitkä ovat työnantajan ja kuljettajan velvollisuudet ja oikeudet?]

*8 artiklan 8 a kohta*

Säännöksen tavoitteena on parantaa maantieliikenteen kuljettajien työoloja välttämällä sitä, että he viettävät liian pitkiä aikoja tien päällä.

Kuljetusyrityksen velvollisuutena on järjestää kuljettajien työ niin, että he voivat palata ”kotiin” kunkin kolmen tai neljän peräkkäisen viikon jaksolla (riippuen siitä, oliko kuljettajalla tätä ennen kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa).

Asetuksen 8 artiklan 8 a kohdan mukaan kuljetusyrityksen on tarjottava ja järjestettävä kuljettajalle mahdollisuus palata joko kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan silloin, kun asuinpaikka on eri kuin työnantajan sijoittautumispaikka.

Kuten asetuksen johdanto-osan 14 kappaleessa todetaan, kuljettaja voi vapaasti valita, missä hän viettää lepoaikansa. Kuljettaja voi siis valita näistä kahdesta työnantajan tarjoamasta vaihtoehdosta sopivamman. Tämä tarkoittaa sitä, että työnantaja ei voi määrätä kuljettajaa valitsemaan paluupaikaksi työnantajan sijoittautumispaikkaa.

Epäselvissä tilanteissa, joissa kuljettaja ei ilmoita, kumman näistä vaihtoehdoista hän valitsee, työnantaja voi valita näistä kahdesta käytännöllisempänä pitämänsä vaihtoehdon. Tässä yhteydessä tarvittava näyttö on esimerkiksi sähköpostitse kuljettajalle esitetty kysymys, jossa

häntä pyydetään valitsemaan paluupaikakseen oma asuinpaikkansa tai yrityksen toimipiste mutta johon hän ei ole vastannut.

Se, missä kuljettaja viime kädessä viettää vapaa-aikansa, on toinen asia. Tämän suhteen asetuksessa ei määritetä mitään tiettyä paikkaa, eikä tämän osalta ole mahdollista rikkoa EU:n lainsäädäntöä. Työnantajan on kuitenkin tarjottava mahdollisuus palata asetuksessa säädettyihin paikkoihin. Tässä säännössä on kyse järjestelyjä koskevasta velvoitteesta. Lisäksi se velvoittaa säilyttämään järjestelyjä koskevan asiakirja-aineiston toimivaltaisten viranomaisten tarkastuksia varten.

Kuljettaja voi valita itse paikan, jossa hän viettää vapaa-aikansa, mutta hän ei voi vapauttaa työnantajaa tämän velvoitteesta järjestää työ niin, että kuljettaja voi palata säännöllisesti ”kotiin”. Kuljetusyrityksen on noudatettava tätä velvollisuutta riippumatta kuljettajan mahdollisesti allekirjoittamasta ilmoituksesta ja siitä, missä hän päätyy viettämään vapaa-aikansa.

Kuljetusyrityksen on siis tarjottava kuljettajalle mahdollisuus palata joko hänen asuinpaikkaansa tai säännöllisenä asemapaikkanaan olevaan työnantajan toimipisteeseen järjestämällä kuljettajan työ niin, että tämä on mahdollista. Työ on järjestettävä automaattisesti niin, että tämä on mahdollista, ilman että kuljettajan tarvitsee pyytää sitä erikseen. Se, missä kuljettaja viime kädessä viettää vapaa-aikansa, on hänen asiansa, eikä hänen tai työnantajan tarvitse säilyttää näyttöä tämän osoittamiseksi.

Esimerkki: Slovakiassa asuva puolalainen kuljettaja työskentelee Puolaan sijoittautuneelle yritykselle ja suorittaa kuljetuksia Ranskan ja Espanjan välillä. Tällöin työnantajan on järjestettävä kuljettajan työ niin, että kuljettajalla on mahdollisuus palata säännöllisesti joko asuinpaikkaansa (Slovakiaan) tai yrityksen toimipisteeseen (Puolaan). Kuljettaja voi myös ilmoittaa työnantajalle haluavansa viettää vapaa-aikansa muualla, esimerkiksi Etelä-Italiassa lomaillessa. Vapaa-ajan jälkeen kuljettaja siirtyy suoraan siitä paikasta, jossa hän vietti vapaa-aikansa Italiassa, siihen paikkaan, jossa hän jatkaa työtään (Espanja tai Ranska).

[2. Miten kuljetusyrityksen tulee osoittaa, että se on järjestänyt kuljettajan työn niin, että kuljettajalla on mahdollisuus palata joko asuinpaikkaansa tai yrityksen toimipisteeseen?]

*8 artiklan 8 a kohta*

Kuljetusyrityksen on käytettävä ajopiirturirekistereitä, kuljettajien työvuorolistoja tai muita asiakirjoja osoittaakseen, että se on täyttänyt kuljettajien paluuta koskevan velvoitteensa (asetuksen (EY) N:o 561/2006 johdanto-osan 14 kappale). Muita asiakirjoja, joilla työnantaja voi osoittaa tarjonneensa kuljettajalle tosiasiallisen mahdollisuuden palata joko tämän asuinpaikkaan tai yrityksen toimipisteeseen, voivat olla esimerkiksi liput tai muut todisteet muista matkustusjärjestelyistä (esim. todiste siitä, että kuljettaja matkusti takaisin ”kotiin” työnantajan tarjoamalla pienoisbussikyydillä).

Näyttö on säilytettävä yrityksen tiloissa ja esitettävä tarvittaessa työnantajan sijoittautumisjäsenvaltion tai muiden jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten pyynnöstä. Kuljettajaa ei tule pyytää säilyttämään näyttöä paluustaan tai siitä, missä hän vietti säännöllisen viikoittaisen lepoaikansa tai pidemmän leponsa. Valvontaviranomaiset voivat tienvarsitarkastuksen jälkeen esimerkiksi pyytää lisätietoja kuljettajan toiminnasta sen jäsenvaltion viranomaisilta, johon asianomainen maantiekuljetusyritys on sijoittautunut. Asetuksessa (EY) N:o 561/2006 ja direktiivissä 2006/22/EY säädetään, että jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan asetuksen soveltamisessa ja noudattamisen valvonnassa.

Kuljettajan oikeus säännölliseen paluuseen velvoittaa työnantajaa tekemään tiettyjä järjestelyjä. Lisäksi työnantajalla on velvollisuus säilyttää järjestelyjä koskeva asiakirja-aineisto toimivaltaisten viranomaisten tarkastuksia varten. Näin ollen mahdollinen kuljettajan allekirjoittama ilmoitus (esimerkiksi osana työsopimusta tai erillinen luopumisilmoitus, jonka hän on allekirjoittanut jo ennen tarjouksen saamista työnantajalta), jossa hän luopuu oikeudestaan valita paluu ”kotiin”, ei vapauta työnantajaa velvollisuudesta tarjota tosiasiallinen mahdollisuus paluuseen ja järjestää työ sen mukaisesti.

[3. Kuka maksaa kuljettajan matkakustannukset, jotta tämä voi palata joko yrityksen toimipisteeseen tai asuinpaikkaansa?]

*8 artiklan 8 a kohta*

Jos kuljettaja päättää työvuoronsa siinä paikassa tai sen paikan läheisyydessä, jonka hän on kahdesta vaihtoehdosta valinnut paluupaikakseen, työnantajalle ei aiheudu ylimääräisiä matkakustannuksia.

Jos työvuoro, joka edeltää paluuta jompaankumpaan näistä paikoista, päättyy kaukana valitusta paluupaikasta, työnantajan velvollisuus järjestää kuljettajan paluu sisältää myös velvollisuuden kattaa matkakustannukset.

Jos kuljettaja ei halua hyödyntää työnantajan tarjousta kustantaa paluu kuljettajan asuinpaikkaan tai työnantajan toimipisteeseen vaan haluaa viettää lepoaikansa muualla, hänen on itse vastattava edestakaisista matkakustannuksista.

Tätä periaatetta sovelletaan myös kuljettajiin, joiden asuinpaikka on kolmannessa maassa ja jotka ovat EU:hun sijoittautuneen yrityksen palveluksessa.

[4. Sovelletaanko samaa säännöstä itsenäisiin kuljettajiin? Miten itsenäinen kuljettaja voi osoittaa, että hän on noudattanut velvollisuutta palata asuinpaikkaansa tai yrityksen toimipisteeseen?]

*8 artiklan 8 a kohta*

Asetuksen 8 artiklan 8 a kohtaa sovelletaan ainoastaan palkattuihin kuljettajiin.

Asetuksessa (EY) N:o 561/2006 ei määritellä, mikä on työsuhde. Koska tässä yhteydessä ei viitata kansalliseen lainsäädäntöön, käsite on tulkittava niin, että sillä on objektiivisiin tekijöihin perustuva, itsenäinen merkitys.

Työsuhteen tulkinnassa voidaan hyödyntää samankaltaisia tilanteita koskevaa oikeuskäytäntöä (ks. asiat C-658/18, 88 kohta ja sitä seuraavat kohdat, C-147/17, 41 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä C-316/13, 27 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Työsuhteen olemassaolon määrittämisen olisi näin ollen perustuttava työn tosiasialliseen suorittamiseen liittyviin tosiseikkoihin eikä osapuolten kuvaukseen suhteesta. Euroopan unionin tuomioistuimen mukaan henkilön mahdollinen työntekijäasema on määritettävä objektiivisin perustein, joiden mukaan työsuhteen olemassaolo riippuu asianomaisen henkilön oikeuksista ja velvollisuuksista. Työsuhteelle ominaista on se, että henkilö tekee työsuorituksia tietyn ajanjakson ajan toisen henkilön hyväksi tämän johdon alaisena palkkiota vastaan.

Myös direktiivin 2002/15/EY sisältämä itsenäisen kuljettajan määritelmä voidaan ottaa huomioon työsuhteen määrittelyssä, vaikka sitä ei voida soveltaa sellaisenaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 yhteydessä. Kyseisen määritelmän mukaisena itsenäisenä kuljettajana harjoitettua toimintaa ei tulisi automaattisesti katsoa asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 a kohdassa tarkoitetuksi työsuhteeksi.

Aidosti itsenäiset ammatinharjoittajat eivät kuulu 8 artiklan 8 a kohdan soveltamisalaan. Sen sijaan henkilö, joka on virallisesti itsenäinen ammatinharjoittaja mutta jonka tilanne täyttää toisen henkilön (luonnollisen tai oikeushenkilön) kanssa solmitun työsuhteen tunnusmerkit, on katsottava 8 artiklan 8 a kohdassa tarkoitetuksi työntekijäksi. Tällainen henkilö siis kuuluu tämän säännöksen soveltamisalaan.

## **II. Kielto pitää säännöllinen viikoittainen lepoaika ajoneuvossa**

[5. Mitä tarkoitetaan asianmukaisella ja kullekin sukupuolelle sopivalla majoituspaikalla, jossa säännöllinen viikoittainen lepoaika on vietettävä?]

*8 artiklan 8 kohta*

Lainsäädännön mukaan vähintään 45 tunnin pituinen säännöllinen viikoittainen lepoaika on pidettävä asianmukaisessa ja kullekin sukupuolelle sopivassa majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat. Säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ei voi pitää ajoneuvossa.

Lainsäädännössä ei ole määritelmää eikä kriteereitä asianmukaisen majoituksen käsitteelle. On tärkeää sallia joustavuus kuljettajien käytössä olevan majoitustyyppin määrittelyssä.

Asetuksen 8 artiklan 8 kohdassa edellytetään kuitenkin selvästi, että majoituspaikassa on oltava kunnolliset nukkumis- ja saniteetitilat. Tilojen tulisi olla sellaiset, että jokaisella henkilöllä on riittävästi yksityisyyttä.

Nämä kriteerit mahdollistavat useita erilaisia majoitustyyppjejä: esimerkiksi hotellit, huoneistohotellit ja yksityiset kodit.

[6. Mitä näyttöä kuljettajan olisi esitettävä tarkastajalle osoittaakseen, että hän ei ole viettänyt säännöllistä viikoittaista lepoaika ajoneuvossa vaan asianmukaisessa majoituspaikassa?]

#### *8 artiklan 8 kohta*

Asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 3 kohdassa täsmennetään, että jäsenvaltiot eivät saa velvoittaa kuljettajia esittämään lomakkeita todisteeksi toiminnastaan silloin, kun he eivät ole ajoneuvossa. Tämä koskee myös säännöllistä viikoittaista lepoaika ajoneuvon ulkopuolella. Näin ollen täytäntöönpanon valvojat eivät voi vaatia kuljettajilta asiakirjoja, jotka osoittaisivat, että kuljettajat eivät ole pitäneet tienvarsitarkastusta edeltävää säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa ajoneuvossa.

Kuljettajalle tai työnantajalle voidaan määrätä sakko siitä, että hän ei ole noudattanut kieltoa, joka koskee säännöllisen viikoittaisen lepoajan (tai korvauksena pidettävän yli 45 tunnin pituisen lepoajan) pitämistä ajoneuvossa, ainoastaan siinä tapauksessa, että kuljettajan tai työnantajan todetaan tarkastushetkellä viettävän säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa ajoneuvossa.

### **III. Lauttaa koskeva sääntö**

[7. Kun kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa vähintään kahdeksan tunnin pituisella matkalla ja hänellä on käytettävissään lepohytti, onko hänen pidettävä loppuaika säännöllisestä viikoittaisesta lepoajasta asianmukaisessa majoituspaikassa vai saako hän pitää sen ajoneuvossa?]

#### *9 artikla*

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 kohdan mukaan säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja yli 45 tunnin pituisia viikoittaisia lepoaikoja, jotka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista, ei saa pitää ajoneuvossa. Ne on sen sijaan pidettävä asianmukaisessa majoituspaikassa asetuksessa kuvaillun mukaisesti.

Asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa käsitellään tilannetta, jossa kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa. Siinä säädetään tietyistä tässä tilanteessa sallituista poikkeuksista. Kohta ei salli poikkeusta 8 artiklan 8 kohdassa säädetystä kiellosta, joka koskee tietentyypisten lepoaikojen pitämistä ajoneuvossa, vaikka siinä viitataan 8 artiklaan kokonaisuudessaan.

Kohdassa säädettyjen ehtojen mukaan poikkeukset koskevat ainoastaan mahdollisuutta keskeyttää tietyt lepoajat eli säännöllinen vuorokautinen lepoaika, lyhennetty viikoittainen lepoaika tai säännöllinen viikoittainen lepoaika. Näin ollen poikkeus koskee ainoastaan säännöstä, jonka mukaan vapaa-ajalla tarkoitetaan ”yhtäjaksoista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla”.

Tästä seuraa, että kuljettaja ei saa käyttää osaa säännöllisestä viikoittaisesta lepoajastaan ajoneuvossa ennen alukseen nousua ja/tai aluksesta poistumisen jälkeen.

## **IV. Lyhennetty viikoittainen lepoaika**

[8. Kun kuljettaja on pitänyt kaksi lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa peräkkäin, voidaanko kaksi korvauksena pidettävää lepoaikaa liittää erikseen muihin, vähintään yhdeksän tunnin pituisiin lepoaikoihin ja pitää kansainvälisten kuljetusten aikana? ]

*8 artiklan 6 b kohta*

Kaikkia poikkeuksia yleisistä säännöistä tulee tulkita ja soveltaa tiukasti, jotta lainsäädännön tavoitteita ei vesitetä. Kuten asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun asetuksen (EU) 2020/1054 johdanto-osan 8 kappaleessa todetaan, lainsäätäjän tarkoituksena on mahdollistaa se, että pitkiä kansainvälisiä kuljetuksia suorittavat kuljettajat voivat mennä kotiinsa säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa varten ja saavat korvauksen aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista.

Asetuksen 8 artiklan 6 b kohdassa täsmennetään selvästi, että kun on pidetty kaksi lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa, näiden peräkkäisten lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen korvauksena pidettävän lepoajan on edellettävä seuraavaa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, eikä sitä saa edeltää muu toiminta, kuten ajaminen tai muu työnteke. Nämä kaksi korvauksena pidettävää lepoaikaa on siis suoritettava yhtäjaksoisesti ja liitettävä kahden peräkkäisen lyhennetyn viikoittaisen lepoajan jälkeen pidettävään pakolliseen, säännölliseen viikoittaiseen lepoaikaan.

## **V. Ajoajan ylittäminen poikkeuksellisissa olosuhteissa**

[9. Mitä tarkoitetaan poikkeuksellisilla olosuhteilla, joissa kuljettaja voi ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan? Miten tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita valvotaan?]

*12 artiklan 2 ja 3 kohta*

Vuorokautisen tai viikoittaisen ajoajan ylittäminen on sallittua ainoastaan tilanteissa, joissa kuljettajan on päästävä sopivaan pysähdyspaikkaan, ja siinä määrin kuin se on tarpeen henkilöiden, ajoneuvojen tai kuorman turvallisuuden varmistamiseksi taikka poikkeuksellisissa

olosuhteissa, joissa kuljettajan on päästävä omaan asuinpaikkaansa tai työnantajan toimipisteeseen viikoittaisen lepoajan tai säännöllisen viikoittaisen lepoajan pitämistä varten. Näihin kahteen uuteen poikkeukseen voidaan turvautua ennalta arvaamattomissa, kuljettajasta ja liikenteenharjoittajasta riippumattomissa olosuhteissa (esim. sääolosuhteet, ruuhkat tai viiveet lastaus- tai purkupisteissä), joiden vuoksi kuljettaja ei ehdi edellä mainittuihin paikkoihin viikoittaisen lepoajan pitämistä varten rikkomatta vuorokautista tai viikoittaista lepoaikaa koskevia sääntöjä.

Esimerkki: Syrjäisessä maassa asuva kuljettaja, joka suorittaa kansainvälisiä pitkän matkan kuljetuksia, ei ehdi asuinpaikkaansa ennalta arvaamattomien olosuhteiden viivytettyä matkaa. Tämän säännöksen nojalla kuljettajan ei tarvitse pitää 45 tunnin säännöllistä viikoittaista lepoaikaa toisessa paikassa, joka on suhteellisen lähellä hänen omaa asuinpaikkaansa.

Kuten asetuksen 12 artiklan uutena lisätyssä 4 kohdassa todetaan, kuljettajan on tehtävä käsin merkintä ajoaikarajoista poikkeamisen syystä valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan, piirturilevyyn tai työvuorolistaan. Tehtyään merkinnän kuljettaja on vastuussa kirjaamistaan tiedoista.

Ajoajan pidentäminen edellä mainituissa poikkeuksellisissa olosuhteissa ei saa lyhentää ajoajan ylittämistä seuraavaa lepoaikaa. Kuten asetuksen 12 artiklan uutena lisätyssä 5 kohdassa todetaan, kaikki tämän artiklan nojalla pidennetyt jaksot on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla. Se voidaan pitää minkä tahansa muun lepoajan yhteydessä ennen sitä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua, jona poikkeusta sovellettiin.

[10. Jos kuljettaja joutuu ylittämään vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi, saako hän ylittää myös kahden viikon enimmäisajoajan (90 tuntia)?]

### *12 artiklan 2 ja 3 kohta*

Kuljettajilla on poikkeuksellisissa olosuhteissa mahdollisuus ylittää vuorokautinen ja/tai viikoittainen ajoaika päästäkseen asuinpaikkaansa tai työnantajan toimipisteeseen viikoittaisen lepoajan tai säännöllisen viikoittaisen lepoajan pitämistä varten. Tämä poikkeus ei kuitenkaan salli kuljettajien poiketa asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 3 kohdassa säädetystä kahden viikon enimmäisajoajasta (90 tuntia).

Asetuksen 12 artiklan uutena lisätyssä 2 kohdassa luetellaan selvästi ne säännökset, joista kuljettaja voi poiketa. Nämä ovat 6 artiklan 1 ja 2 kohta, jotka koskevat vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, sekä 8 artiklan 2 kohta, jonka mukaan kuljettajan on täytynyt pitää uusi vuorokautinen lepoaika jokaisen 24 tunnin ajanjakson kuluessa edellisen vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä. Kuljettajan on kaikissa tapauksissa noudatettava kahden viikon enimmäisajoaikaa, joka on 90 tuntia.

Esimerkki: Kuljettaja, joka on ajanut 56 tuntia yhden viikon aikana (viikko 1), voi 30 minuutin tauon jälkeen ajaa vielä kaksi tuntia päästäkseen kotiinsa säännöllisen viikoittaisen lepoajan

pitämistä varten. Seuraavalla viikolla (viikko 2) kuljettajan on varmistettava, ettei hän aja yli 32:ta tuntia. Tämä kahden tunnin pidennys on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen viikkoa 1 seuraavan kolmannen viikon loppua.

## **VI. Monimiehitys**

[11. Onko monimiehitukseen kuuluvan kuljettajan pidettävä 45 minuutin tauko liikkuvassa ajoneuvossa? Voiko tauko olla pidempi kuin 45 minuuttia?]

*7 artikla*

Monimiehitukseen kuuluvan kuljettajan ei ole pakko pitää 45 minuutin taukoaan liikkuvassa ajoneuvossa sitä ajavan kuljettajan vieressä istuen. Kuljettaja voi itse päättää, haluaako hän pitää taukonsa liikkuvassa ajoneuvossa vai ajoneuvon ulkopuolella.

Tauko voi olla pidempi kuin 45 minuuttia, jos se pidetään ajoneuvon ulkopuolella. Liikkuvassa ajoneuvossa pidettävän tauon on oltava yhtäjaksoinen 45 minuutin tauko, kuten asetuksen (EY) N:o 561/2006 7 artiklan uutena lisätyssä (3) kohdassa säädetään. Direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan b kohdan 3 alakohdan mukaisesti loppuosa ajasta, jolloin kuljettaja istuu ajoneuvoa ajavan kuljettajan vieressä, on kirjattava varallaoloajaksi.

## **VII. Rajanylitykset**

[12. Milloin rajanylityksen käsin kirjaamista koskevaa velvollisuutta aletaan soveltaa?]

*Asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 6 kohdan f alakohta ja 34 artiklan 7 kohta*

Asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 6 kohdan f alakohdassa ja 7 kohdassa säädetään, että kuljettajan on jäsenvaltion rajan ylittyään kirjattava sen maan tunnus, johon hän saapuu. Analogisella ajopiirturilla varustettujen ajoneuvojen osalta tätä velvollisuutta alettiin soveltaa 20. elokuuta 2020. Digitaalisella ajopiirturilla varustettujen ajoneuvojen osalta sitä aletaan soveltaa 2. helmikuuta 2022.

Tunnus on kirjattava lähimmällä mahdollisella pysähdyspaikalla rajalla tai rajanylityksen jälkeen. Jos jäsenvaltion rajan ylitys tapahtuu lautalla tai junassa, kuljettajan on syötettävä maan tunnus saapumissatamassa tai -asemalla.

On myös tärkeää huomata, että analogisella ajopiirturilla varustettujen ajoneuvojen kuljettajien on 20. elokuuta 2020 lähtien pitänyt kirjata niiden maiden tunnuksot, joissa he aloittavat ja lopettavat vuorokautisen työjaksonsa, kuten toimittiin jo aiemmin digitaalisella ajopiirturilla varustettujen ajoneuvojen osalta.



