



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 21.10.2003
KOM(2003) 628 lopullinen

2003/0255 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

**tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston
asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/985 täytäntöönpanoa koskevista
vähimmäisedellytyksistä**

(komission esittämä)

PERUSTELUT

A. JOHDANTO

1. Tässä ehdotuksessa kumotaan direktiivi 88/599/EY¹ ja korvataan se uusilla säännöillä. Ehdotus perustuu komission valkoiseen kirjaan "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika"², jossa komissio ilmoitti aikovansa kiristää tarkastuksia ja seuraamuksia. Komission valkoisessa kirjassa määriteltiin neljä toimenpidettä: yhteisön maantiekuljetuksia koskevan lainsäädännön tehokkaan ja yhdenmukaisen tulkinnan, täytäntöönpanon ja valvonnan edistäminen; seuraamusten ja ajoneuvojen ajokieltoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistaminen; tarkastusten määrän lisääminen ja järjestelmällisen tiedonvaihdon edistäminen. Ensimmäistä näistä toimenpiteistä käsiteltiin komission ehdotuksessa asetuksen (ETY) N:o 3820/85³ muuttamisesta ja kolmea muuta käsitellään tässä ehdotuksessa.
2. Tämä ehdotus myös ilmentää yleistä näkemystä - joka on ilmaistu johdonmukaisesti Euroopan parlamentissa⁴, liikenneneuvoston päätöslauselmissa⁵ ja tieliikennealan työmarkkinaosapuolten Euroopan tason kokousten lausumissa - siitä, että on ehdottoman välttämätöntä kehittää tieliikennettä koskevan yhteisön lainsäädännön noudattamisen valvontaa EU:ssa.
3. EU:n tieliikenteessä on tapahtunut paljon muutoksia sen jälkeen, kun voimassa oleva direktiivi annettiin vuonna 1988. Ensinnäkin on perustettu yhtenäismarkkinat, mikä on johtanut tieliikennealan vapautumiseen. Toiseksi kabotaasi vapautettiin EU:n alueella 1. heinäkuuta 1998. Kolmanneksi EU:n liittymistä edeltävä strategia on johtanut Keski- ja Itä-Euroopan maiden kanssa käytävän kaupan merkittävään lisääntymiseen. Näiden tekijöiden vuoksi yhteisön sisäinen liikenne on lisääntynyt huomattavasti ja yhteisön tavaraliikenteen harjoittajien välinen kilpailu samoin kuin yhteisön ja sen ulkopuolisten maiden tavaraliikenteen harjoittajien välinen kilpailu ovat kiristyneet. Eräät toimijat tuntevat lisääntyvää kiusausta hankkia kilpailuetua jättämällä noudattamatta asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 vahvistettuja sääntöjä ajo- ja lepoajoista sekä tauoista.
4. Lisäksi asetuksen (ETY) N:o 3820/85⁶ täytäntöönpanosta annetuissa yhteisön kaksivuotiskertomuksissa⁷ on viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana todettu säännösten noudattamisen valvonnan ja todettujen rikkomistapausten lisääntyneen. Teiden varsilla tehtyjen tarkastusten perusteella on laskettu, että vähintään 50 prosentissa kaikista näissä tarkastuksissa todetuista rikkomistapauksista on rikottu tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä.

¹ EYVL L 325, 29.11.1988, s. 55.

² KOM(2001) 370 lopullinen.

³ KOM(2001) 573 lopullinen.

⁴ Groschin mietintö A4-0032/99 liikennepolitiikasta ja sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta.

⁵ Neuvoston päätöslauselma 85/C 348/01, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaaliasetusten soveltamisen parantamisesta; neuvoston päätöslauselma 94/C 309/03, annettu 24 päivänä lokakuuta 1994, kauppatavaroiden maantiekuljetuksista sisämarkkinoilla.

⁶ KOM(1993) 494 lopullinen, KOM(1995) 713 lopullinen, KOM(1997) 698 lopullinen, KOM(2000) 84 lopullinen ja KOM(2001) 767 lopullinen.

⁷ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

5. Liian pitkästä työ- tai ajoajasta ja lyhyimmistä mahdollisista lepoajoista johtuvan ammattikuljettajien väsymyksen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen on olemassa paljon tutkimusaineistoa⁸. Komissio on rahoittanut Itävallassa, Saksassa, Ranskassa ja Italiassa matkustajien ja tavaroiden kuljetusta harjoittavia kauko- ja lähiliikenteen ammattikuljettajia koskevaa tutkimusta⁹, jossa todettiin esimerkiksi, että 23 prosenttia kaikista kuljettajista myönsi nukahtelewansa työvuorojensa aikana, jos niiden pituus venyi 40–50 tuntiin. Tämä luku kaksinkertaistui 45 prosenttiin, jos kuljettaja työskenteli 50–60 tuntia¹⁰. Tutkimuksessa otettiin myös huomioon, että päivän ruuhka-aikojen välttämiseksi teitä käytetään lisääntyvässä määrin myös öisin. Kuljettajien haastatteluissa 74 prosenttia niistä, jotka ajoivat vähintään neljä yötä peräkkäin, myönsi nukahtaneensa ohjauspyörän taakse yli kuusi kertaa viimeksi kuluneen vuoden aikana¹¹. Lisäksi tiedetään, että suurin osa onnettomuuksista tapahtuu aamun aikaisimpina tunteina. Nämä huolestuttavat luvut osoittavat, että on syytä korostaa, että yhteisön olisi panostettava vakavasti säännösten noudattamisen valvontaan ja jäsenvaltioiden täytettävä velvollisuutensa kansalaisiaan kohtaan. Uusi teknologia auttaa kuljettajaa soveltamaan ajoaan turvallisemmaksi, mutta sen käyttöönottoa odotettaessa on tarpeen lisätä valvontaa.
6. Neuvosto hyväksyi asetuksella (EY) N:o 2135/98¹² digitaalisen ajopiirturin käyttöönoton, jolla parannetaan ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja ja muuta työtä koskevien tietojen keräämisen ja tallentamisen varmuutta ja täsmällisyyttä. Ajopiirturin mukauttamista tieteen ja tekniikan kehitykseen käsittelevä komitea sopi teknisistä eritelmistä maaliskuussa 2000. Komissio hyväksyi nämä eritelvät viimein asetuksella (EY) N:o 1360/2002¹³, joka julkaistiin 5. elokuuta 2002. Digitaalinen ajopiirturi tulee 24 kuukauden kuluttua kyseisestä julkaisupäivästä pakolliseksi kaikkiin ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin uusiin ajoneuvoihin, joihin asetusta (ETY) N:o 3820/85 sovelletaan. Uusi ajopiirturi mahdollistaa entistä nopeamman ja tarkemman tiedonerittelyn ja minimoi petosten mahdollisuudet. Tämän ehdotuksen tarkoituksena on vahvistaa puitteet säännöille, joita sovelletaan tätä välinettä käyttäen tehtyihin tarkastuksiin, sekä rohkaista yhteisen lähestymistavan käyttöön siten, että säännösten noudattamisen valvonnasta vastaaville kansallisille tahoille jätetään kuitenkin riittävästi harkintavaltaa mukauttaa lähestymistapaa omiin erityisolosuhteisiinsa.
7. Sekä Euroopan parlamentti että neuvosto kannattavat säännösten noudattamisen valvonnan tiukentamista tieliikenteen alalla. Neuvosto ilmaisi jo vuonna 1985, jolloin sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset annettiin, selvästi ja yksityiskohtaisesti päätöslauselmassa, millaista valvontaa se edellytti¹⁴. Jotkin

⁸ Esimerkiksi Hamelin, P: *Le travail des conducteurs routiers, structures de production, conditions de travail et risque*, Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA), Pariisi, s. 23; Maycock, G: *Driver sleepiness as a Factor in Car and HGV Accidents*, TRL, Crowthorne, Yhdistynyt kuningaskunta 1995, s. 55; Ouwerkerk, Van, F: *Relationships between Road Transport working conditions, fatigue, Health and Traffic Safety*, Traffic Research Centre, University of Groningen, 1987, s. 35.

⁹ *Le lien entre la durée du travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union Européenne*, Etude no. B95-B2 7020-SIN 3973 (kesäkuu 1997), Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft.

¹⁰ Katso alaviite 8, s. 204.

¹¹ Katso alaviite 8, s. 215.

¹² EYVL L 274, 9.10.1998, s. 1.

¹³ EYVL L 207, 5.8.2002, s. 1.

¹⁴ Neuvoston päätöslauselma 85/C 348/01, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaaliasetusten soveltamisen parantamisesta.

neuvoston lausumista otettiin huomioon direktiivissä 88/599/EY, mutta eräät muut vartenotettavat toimet jätettiin yksittäisten jäsenvaltioiden aloitteellisuuden varaan. Komissio on päättänyt ottaa eräitä näistä lausumista huomioon uudessa ehdotuksessa, jolla kehitetään säännösten noudattamisen valvonnan yhteisiä puitteita yhteisössä. Toisessa päätöslauselmassa¹⁵ neuvosto korosti, että kaikkien tavaraliikenteen alan asetusten soveltamisen ja niiden noudattamisen valvonnan olisi oltava johdonmukaista ja yhtenäistä. Se kannusti komissiota tutkimaan, millä tavoin olisi mahdollistaa parantaa niiden hallintoelinten yhteistyötä, jotka vastaavat sosiaalilainsäädännön asetusten rikkomisen toteamisesta ja syytetoimista. Lisäksi se kehotti jäsenvaltioita käyttämään huipputeknologiaa estääkseen tieliikenteen rahtikuljetuksia koskevien asetusten rikkomisen. Antamalla tämän ehdotuksen komissio pyrkii vastaamaan näihin neuvoston kehotuksiin.

8. Kun neuvostossa ja Euroopan parlamentissa keskusteltiin komission ehdotuksesta, joka johti alakohtaisen työaikadirektiivin 2002/15/EY¹⁶, antamiseen, keskusteluissa korostettiin tarvetta säännösten noudattamisen tehokkaaseen valvontaan. Tämän vuoksi ja koska työaikoja ja ajoaikoja koskevat yhteisön oikeudelliset välineet liittyvät läheisesti toisiinsa, päätettiin soveltaa alan valvontaan aikaisempaa kokonaisvaltaisempaa lähestymistapaa ja sisällyttää työaikaa koskevien säännösten noudattamisen valvonta tähän ehdotukseen.
9. Euroopan parlamentti on myös useaan kertaan toivonut nykyisen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnan parantamista, erityisesti keskusteluissa komission kaksivuotiskertomuksista, jotka koskevat asetuksen (ETY) N:o 3820/85¹⁷ täytäntöönpanoa. Euroopan parlamentin jäsenen Mathieu J. H. Groschin laatimassa liikennepolitiikkaa ja sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamista koskevassa valiokunta-aloitteisessa mietinnössä, jossa parlamentti kommentoi kaksivuotiskertomusta, komissiota kehoitetaan varmistamaan, että alalla ryhdytään perusteellisiin valvontatoimiin ja otetaan käyttöön tehokkaat seuraamukset¹⁸. Niissä lukuisissa tarkistuksissa, joita parlamentin valiokuntakäsittelyssä tehtiin vuonna 2002 voimassa olevan asetuksen (ETY) N:o 3820/85 korvaamista koskevaan komission ehdotukseen¹⁹, sekä mietinnön esittelijän Helmuth Markovin näkemyksissä²⁰ ja erityisesti aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnassa käydyissä keskusteluissa korostui yleinen halu lisätä tieliikenteen tarkastusten määrää ja parantaa niiden laatua. Parlamentti tekikin ensimmäisessä käsittelyssä 14. tammikuuta joitakin tarkistuksia komission asetusehdotukseen. Komissio hyväksyi nämä muutokset, mutta ilmoitti sisällyttävänsä ne toiseen ehdotukseen. Tämän nyt annettavan ehdotuksen tavoitteena on käsitellä kaikkia edellä mainittuja kysymyksiä.

¹⁵ Neuvoston päätöslauselma 94/C 309/03, annettu 24 päivänä lokakuuta 1994, kauppatarvikkeiden maantiekuljetuksista sisämarkkinoilla.

¹⁶ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

¹⁷ Schlechterin mietintö A4-0106/97 komission kertomuksesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisesta 1991 - 1992 (komission 17. kertomus sosiaalilainsäädännön soveltamisesta maantiekuljetusten alalla).

¹⁸ Katso alaviite 4.

¹⁹ EYVL C 51E, 26.2.2002, s. 234.

²⁰ Markovin mietintö A5-0388/2002.

10. Tieliikenteen alan työmarkkinaosapuolet, jotka kokoontuvat komission päätöksellä 98/500/EY²¹ perustetussa yhteisön maantiekuljetusten alakohtaisessa neuvottelukomiteassa, ovat jo pitkään vaatineet säännösten noudattamisen valvonnan tehostamista, jonka avulla tasapuolistettaisiin toimintaedellytyksiä sisämarkkinoilla ja varmistettaisiin lainsäädännössä vahvistettujen, kuljettajien työoloja koskevien edellytysten noudattaminen. Komissio pyrkii ottamaan ehdotuksessaan huomioon nämä tehokasta ja vastuullista valvontaa koskevat työmarkkinaosapuolten vaatimukset.
11. Myös Euroopan liikenneministerikonferenssi (ECMT) on jo monen vuoden ajan vaatinut johdonmukaisesti valvonnan parantamista. Esimerkiksi päätöslauselmassaan N:o 93/4²² liikenneministerit yhtyvät raportin *Lorries and road traffic safety*²³ päätelmiin, joissa toivotaan lisää maanteillä ja erityisesti yritysten tiloissa tehtäviä tarkastuksia, rahtaajien ja työnantajien yhteisvastuullisuutta, tarkastusten monipuolistamista, mahdollisuutta määrätä sakkoja paikan päällä, jäsenvaltioiden välisen yhteistyön lisäämistä ja raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tarkastusten ja niitä koskevien seuraamusten yhdenmukaistamista. Liikenneministerikonferenssi on viime aikoina noudattanut politiikkaa, jossa uusien monenvälisten liikennelupakiintiöiden myöntäminen sidotaan vaatimukseen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnan parantamisesta konferenssiin osallistuvissa maissa²⁴. Komissio on ottanut nämä suositukset huomioon.
12. Kuten edellä on esitetty, tässä ehdotuksessa otetaan huomioon yleisesti ilmaistut toiveet yhteisön sääntöjen noudattamisen valvonnan tehostamisesta.
13. Komissio on myös tehnyt uusista säännöksistä kustannushyötyanalyysin, jossa on tutkittu erilaisia hahmotelmia ja määritetty, miten paljon tarkastusten kokonaismäärää olisi lisättävä, jotta lisäyksestä olisi mahdollisimman paljon hyötyä, ja mitkä ovat tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten prosentuaaliset enimmäismäärät. Raportti perustuu kokemuksiin ja tilastotietoihin, joita on saatu paitsi EU:n jäsenvaltioista myös Yhdysvalloissa toteutetuista samanlaisista valvontatoimista sekä lukuisista tutkimustietokannoista²⁵.

B. KUULEMINEN

14. Komissio on vuosien mittaan pyrkinyt määrittämään alat, joilla valvontaa voitaisiin parantaa. Se teki lokakuussa 1998 jäsenvaltioille laajan kyselyn, jossa pyydettiin yksityiskohtaisia tietoja siitä, miten sosiaalilainsäädännön noudattamista voisi jäsenvaltioiden mielestä parantaa. Useimmat jäsenvaltiot vastasivat kyselyyn, ja komissio omaksui eräitä saamissaan vastauksissa esitettyjä ajatuksia. Vastauksissa tuli toistuvasti esiin tarve parantaa jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten välistä yhteistyötä, ja komissio pyrkiikin tässä ehdotuksessaan käsittelemään tätä kysymystä.

²¹ EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

²² CEMT/CM(1993) 4 lopullinen.

²³ CEMT/CM(93) 3.

²⁴ CEMT/CM(2001) 6 lopullinen.

²⁵ *Costs-Benefit Analysis of Road Safety Improvements* (12. kesäkuuta 2003), ICF Consulting Ltd (Yhdistynyt kuningaskunta) ja *Imperial College Centre for Transport Studies*, Lontoo, Yhdistynyt kuningaskunta (jäljempänä 'ICF:n tekemä tutkimus').

15. Komissio rahoittaa parhaillaan Ruotsin Tieviraston johtamaa hanketta²⁶, johon osallistuu valvontaviranomaisia kaikista jäsenvaltioista. Hankkeen yleisenä tavoitteena on parantaa sosiaalilainsäädännön noudattamista ja noudattamisen valvontaa tehostamalla digitaalisen ajopiirturin käyttöönottoa sekä kehittämällä ja yhdenmukaistamalla tarkastusmenetelmiä ja tarkastuksiin liittyviä toimintatapoja. Tässä ehdotuksessa vahvistetaan yleiset puitesäännöt, mutta keskustelu jatkuu siitä, miten digitaalinen ajopiirturijärjestelmä voidaan ottaa käyttöön koko EU:ssa ja miten säännösten noudattamisen valvontaa olisi tarkistettava. Nämä puitteet vastaavat ryhmän alkuperäisiä keskustelunaiheita.
16. Komissio on myös kuullut alun perin Benelux-maiden valvontaviranomaisten muodostamaa kansainvälistä organisaatiota nimeltä Euro Control Route (ECR). Benelux-maiden ja Ranskan välillä tehtiin vuonna 1999 virallinen hallinnollinen sopimus, ja nykyisin organisaatioon kuuluu yhteensä kahdeksan EU:n jäsenvaltiota. Nämä ovat Benelux-maat, Ranska, Saksa, Irlanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Espanja. ECR tarjoaa foorumin parhaista toimintatavoista käytävälle ajatustenvaihdolle, ja sillä on kolme tavoitetta: helpottaa tietojenvaihtoa, järjestää yhteisiä valvontatoimia ja edistää käytännön koulutusta valtioiden rajojen yli. Monet ECR:n jäsenet ovat kommentoineet komission aikeita ja suurin osa niiden kommentteista on otettu ehdotuksessa huomioon.
17. Maantiekuljetusten alakohtaista komiteaa pyydettiin kommentoimaan ehdotuksen alustavaa luonnosta, mutta se ei ole tähän mennessä vastannut virallisesti pyyntöön.
18. Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä 14. tammikuuta 2003²⁷ antamaan lausuntoon sisältyi jo monia tähän ehdotukseen sisällytettyjä toimenpiteitä, joilla vahvistetaan säännösten noudattamisen valvontaa koko EU:ssa ja jotka perustuvat ajo- ja lepoaikoja koskevan perusasetuksen muuttamisesta tehdystä komission ehdotuksesta käytyihin keskusteluihin²⁸.

C. OIKEUSPERUSTA

19. Oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 71 artiklassa (yhteispäätösmenettely).

D. TAVOITE JA SOVELTAMISALA

20. Tämän ehdotuksen tavoitteena on tehostaa ja ajantasaistaa valvontatoimia, lisätä niiden määrää ja parantaa niiden laatua. Komission kaksivuotiskertomuksia varten toimitettujen tilastotietojen perusteella näyttää siltä, että jäsenvaltiot ovat jo saavuttaneet tai ylittäneet säännöllisten tarkastusten ehdotetut lisäykset. Digitaalisen ajopiirturin käyttöönotto ilman jälkiasennusta jo liikenteessä oleviin ajoneuvoihin vaikeuttaa aluksi valvontaa, koska yhtenäisen kuvan saamiseksi on tutkittava sekä vanhoja piirturilevyjä että uusia elektronisia tietoja. Sen vuoksi ehdotetaan, että tarkastusten määrää lisätään vaiheittain ajoneuvokannan uusiutumisen ja uusien ajopiirturien yleistymisen mukaan. Pelotteena ei toimi pelkästään mahdollinen sakko vaan myös kiinnijäämisen todennäköisyys, jolloin tarkastusten määrän lisääminen voi kannustaa sääntöjen tunnollisempaan noudattamiseen.

²⁶ Vägverket (SNRA) -hanke, joka koskee digitaalisen ajopiirturin käyttöä.

²⁷ Katso alaviite 20.

²⁸ Katso alaviite 3.

21. Tarkastusten laadun parantamiseksi kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten on saatava riittävä koulutus ja välineet. Vaikka jäsenvaltioiden on ensi sijassa huolehdittava itse viranomaisten kouluttamisesta, ehdotuksessa jäsenvaltiot velvoitetaan myös perustamaan yhteisiä koulutusohjelmia, harjoittamaan keskinäistä vaihtoa ja varmistamaan, että viranomaiset saavat käyttöönsä samat välineet. Yhteisö voi odottaa tuloksia vasta sitten, kun valvontaviranomaisilla on käytössään keinot ratkaista yhteisön sääntöjen rikkomisen kasvava ongelma. Komissio voi ajantasaistaa tarvittavien välineiden luettelon kuultuaan kansallisten edustajien komiteaa.
22. Yhdessä jäsenvaltiossa on usein monia viranomaisia, joilla on toimivalta valvoa EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista. Tämä voi olla esteenä tarkastusten koordinoinnille kyseisessä jäsenvaltiossa sekä aiheuttaa naapurivaltioiden valvontaviranomaisille vaikeuksia selvittää, mihin toimivaltaiseen viranomaiseen niiden olisi oltava yhteydessä. Tämä voi johtaa myös siihen, että tarkastuksia painotetaan eri tavoin ja että yritysten tiloissa ja teiden varsilla tarkastuksia tekevien viranomaisten välinen yhteistyö vaihtelee. Tieliikenteen johdonmukaisen valvontastrategian sijasta erilliset virastot saattavat toteuttaa omia toimiaan sääntöjen noudattamisen valvomiseksi jopa siten, että yleisten voimavarojen tehokas käyttö vaarantuu. Tämä ongelma tunnustetaan myös komission toisessa ehdotuksessa, joka koskee sääntöjen noudattamisen valvontaa liikenneturvallisuuden alalla. Kummassakin ehdotuksessa esitetään yhteistä lähestymistapaa, jossa jäsenvaltiot nimeävät valvonnan koordinointipisteen jäljempänä esitetyn mukaisesti.
23. Komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä valvonnan koordinointipiste, ja asiasta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen on koordinoitava paitsi tilastotietojen käyttöä myös johdonmukaisen valvontastrategian kehittämistä ja täytäntöönpanoa yhteistyössä muiden saman valtion toimivaltaisten viranomaisten kanssa sekä varmistettava, että strategiasta tiedotetaan säännöllisesti komissiolle ja muille jäsenvaltioille.
24. Komissio on tietoinen siitä, että eri jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten välinen yhteydenpito on nykyisin vaihtelevaa, ja se tunnustaa, että on tarpeen perustaa järjestelmä jäsenvaltioiden välistä tietojen ja parhaiden toimintatapojen säännöllistä vaihtoa varten. Tätä varten se ehdottaa neljää toimenpidettä:
- a) valvonnan koordinointipisteiden välisten sähköisten tiedonvaihtojärjestelmien edistäminen; yhteisön nykyistä tietojenvaihdon yhteistä vakiolomaketta, josta säädetään komission päätöksessä 93/172/ETY²⁹, on joka tapauksessa tarkistettava;
 - b) jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suorittamien yhteensovitettujen tarkastusten vähimmäismäärän lisääminen;
 - c) kaikkien jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten edustajista koostuvan pysyvän komitean perustaminen kokemusten, tietojen ja parhaiden toimintatapojen vaihtoa ja koko Eurooppaa koskevien valvontakysymysten käsittelyä varten ja

²⁹ EYVL L 72, 25.3.1993, s. 30.

- d) valvontaviranomaisten kannustaminen yhteisiin koulutusaloitteisiin, jollaisia toteuttaa esimerkiksi Euro Control Route³⁰.
25. Komission ehdotuksessa käsitellään myös seuraamuksia. Seuraamusten yhdenmukaistaminen on kysymys, jota jäsenvaltiot ovat haluttomia käsittelemään. Komissio katsoo, että jäsenvaltioiden hyvin erilaiset tavat käsitellä yhteisön lainsäädännön rikkomisia eivät ei anna alalle johdonmukaista käsitystä sääntöjen noudattamisen tärkeydestä. Tämän valvontaan liittyvän arkaluonteisen mutta tärkeän näkökohdan selkiyttämiseksi komissio kehottaa ehdotuksessaan jäsenvaltioita laatimaan luettelon sellaisista lainsäädännön rikkomistapauksista, joita ne yhteisesti pitävät vakavina. Tällä tavoin voitaisiin saada koko EU:lle yhteinen näkemys valvonnan painopisteistä.
26. Edellä mainitussa kustannushyötyanalyysissä todettiin yleisesti, että kaikkien ehdotettujen toimenpiteiden täysimääräisestä täytäntöönpanosta seuraava nettohyödyn ja -kustannusten suhde koko EU:ssa on 4,18/1. Tässä luvussa ei ole otettu huomioon uusien toimenpiteiden käyttöönoton alkukustannuksia eikä kustannusten aiheutumisen ja hyötyjen toteutumisen väliin jäävää aikaa. Kymmenen vuoden aikana toteutuvan täysimääräisen täytäntöönpanon hyötyjen ja kustannusten analysoinnista saadaan suhteeksi 3,54/1 koko EU:ssa³¹. Lisäksi tutkimuksessa arvioidaan, että ehdotettujen toimenpiteiden täytäntöönpano voisi vähentää kustannuksia jopa 4 miljardia euroa (mikä on 0,047 % BKT:stä)³². Tämän lisäksi ehdotettujen toimenpiteiden täytäntöönpanolla EU:ssa voitaisiin välttää vuosittain 951 kuolemaa ja 59 529 loukkaantumista³³.
27. Komissio haluaa varmistaa, että yhteisön sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa tehostetaan ja yhdenmukaistetaan, alan kehitystä seurataan riittävällä tavalla koko unionissa ja alalla edistetään hyviä toimintatapoja. Tästä syystä se katsoo olevan tarpeellista perustaa pysyvä komitea, jonka avulla voidaan nopeasti ja määrätietoisesti päästä yhteisymmärrykseen sääntöjen soveltamisesta ja niiden noudattamisen valvomisesta sekä tehdä niihin liittyviä päätöksiä. Tällainen komitea noudattaisi komission ehdotuksessa KOM(2001) 573 lopullinen esitetyn komitean mallia, ja se on tarkoitettu liittämään kyseiseen komiteaan, jos mainittu ehdotus hyväksytään. Komission tarkoitus on sisällyttää uuden komitean työjärjestykseen selkeä yhteys tämän komitean ja Euroopan tasolla kokoontuvien työmarkkinaosapuolten edustajien komitean välille.

E. YKSITTÄISET SÄÄNNÖKSET

28. Jäljempänä olevissa kohdissa selitetään ehdotetun direktiivin säännöksiä (liitteenä on myös vertailutaulukko, jossa esitetään sekä voimassa olevan direktiivin 88/599/ETY että tämän ehdotuksen säännökset).

³⁰ Euro Control Route on jäsenvaltioiden tieliikenteen alan valvontaviranomaisten yhteistyöorganisaatio, joka virallistettiin Belgian, Alankomaiden, Luxemburgin ja Ranskan 5. lokakuuta 1999 tekemällä hallinnollisella sopimuksella ja johon ovat sen jälkeen liittyneet Saksa, Irlanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Espanja. Nykyisistä ja tulevista jäsenvaltioista Tanska ja Puola sekä ETA-maista Norja ovat osoittaneet kiinnostusta organisaatiota kohtaan.

³¹ ICF:n tekemä tutkimus, s. 50.

³² ICF:n tekemä tutkimus, s. vii.

³³ ICF:n tekemä tutkimus, s. vii.

29. Ehdotuksen 1 artiklassa esitetään direktiivin tarkoitus ja täsmennetään lainsäädäntö, johon jäljempänä esitettäviä valvontasäännöksiä sovelletaan. Säännösten noudattamisen valvonta koskee nyt myös työaikadirektiiviä 2002/15/EY. Jos lainsäädännön noudattaminen halutaan varmistaa, on välttämätöntä valvoa johdonmukaisesti tämän direktiivin säännösten sekä ajo- ja lepoaikoja koskevien säännösten noudattamista. Esille tulleita ongelmia voidaan käsitellä komiteassa, jossa niiden ratkaiseminen yhteistyössä työmarkkinaosapuolten komitean kanssa helpottuu.
30. Ehdotuksen 2 artiklassa säädetään jäsenvaltioissa täytäntöön pantavasta tarkastusjärjestelmästä. Ehdotuksessa säilytetään vaatimus tarkastettavien otosten edustavuudesta, ja sitä myös täsmennetään tilastollisen jakautumisen osalta. Sekä 2 artiklan 3 kohdan että uuden 3 artiklan mukaan jäsenvaltioiden toimittamat tilastotiedot olisi eriteltävä aikaisempaa tarkemmin. Tämä mahdollistaa paitsi lähestymistavan kohdentamisen tulevaisuuden valvontastrategioissa tieverkkoon tai tieliikenteen eri osa-alueisiin myös yleiskäsityksen muodostamisen koko EU:n kehityksestä sekä yhteisten ongelmien havaitsemisen. Näistä mahdollisista ongelma-alueista voidaan keskustella 13 artiklalla perustetussa komiteassa, ja ne voidaan tuoda esille myös komission tulevaisuudessa antamissa kertomuksissa.
31. Ehdotuksen 2 artiklan 2 kohdassa lisätään tarkastusten vähimmäismäärä aikaisemmasta yhdestä prosentista kolmeen prosenttiin. Monissa jäsenvaltioissa tämä korkeampi tavoite on jo saavutettu. Koska useimmilla jäsenvaltioilla ei ole myöskään vaikeuksia tarkastaa säädettyä yhtä prosenttia asetusten (EY) N:o 3820/85 ja 3821/85 sekä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä, on aika nostaa vaatimus haastavammalle tasolle, joka on kuitenkin saavutettavissa. Esittäessään tätä komissio ottaa myös huomioon tarkistukset 60, 63, 70 c ja osan tarkistuksesta 11, jotka sisältyvät Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausuntoon komission ehdotuksesta asetuksen (ETY) N:o 3820/85 muuttamiseksi³⁴. Kaikissa edellä mainituissa tarkistuksissa kannatetaan tarkastusten prosentuaalisen vähimmäismäärän lisäämistä.
32. Ehdotuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan 13 artiklalla perustettu komitea voi sopia tarkastusten osuuden lisäämisestä yli 3 prosenttiin. Tässä yhteydessä on otettu huomioon se, että kun digitaalinen ajopiirturi on otettu käyttöön, tarkastajien on toimittava järjestelmässä, jossa käytetään sekä uusia että vanhoja ajopiirtureita, ja on tarkastettava kuljettajan työtunnit: paperilevyt, ajoneuvoyksikköjen ja kuljettajakorttien tiedot ja mahdolliset tulosteet. Koska digitaalinen ajopiirturi kuitenkin yleistyy autokannan uusiutuessa, sääntöjen rikkominen voidaan todeta aikaisempaa nopeammin ja tarkemmin. Tämä antaa mahdollisuuden lisätä tarkastusten määrää. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä havaittiin kuitenkin, että tarkastusten määrän lisääminen yli 10 prosenttiin työssäolopäivistä ei olisi enää kustannustehokasta³⁵.
33. Ehdotuksen 2 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa lisätään teiden varsilla ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten vähimmäisosuutta. Voimassa olevan säännöksen mukaan vähintään 15 prosenttia tarkastuksista on tehtävä teiden varsilla ja 25 prosenttia yritysten tiloissa. Ehdotuksessa tienvarsitarkastusten määrä on

³⁴ Katso alaviite 20.

³⁵ ICF:n tekemä tutkimus, s. 51.

vähintään 30 prosenttia ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten määrä vähintään 50 prosenttia. Aikaisemmin mainitussa vaikutusten arvioinnissa todettiin kuljetusyritysten tiloissa tehtävien tarkastusten olevan tienvarsitarkastuksia tehokkaampia. Lisäksi todettiin yleisesti, että kuljetusyritysten kannustaminen pitämään yllä hyviä turvallisuudenhallintatapoja on tehokas keino vähentää kuorma- ja linja-auto-onnettomuuksia³⁶.

34. Ehdotuksen 3 artikla koskee erityisesti tilastotietoja, jotka jäsenvaltioiden on kerättävä ja toimitettava komissiolle. Jako alaluokkiin on tässä direktiivissä käyttöön otettava uusi tekijä. Sen tarkoituksena on, että jäsenvaltiot ja komissio voisivat analysoida tarkemmin niitä mahdollisia vaikeuksia, joita nykyisten sääntöjen soveltamisesta on alalle aiheutunut (ks. myös edellä oleva 30 kohta).
35. Ehdotuksen 4 artiklan 1 kohdassa toistetaan nykyisessä direktiivissäkin oleva vaatimus siitä, että tienvarsitarkastusten on oltava riittävän kattavia tieverkossa. Komissio on kuitenkin saanut tietoonsa sekä valvontaviranomaisilta että tieliikenteen alan edustajilta, että maanteilla ja moottoriteilla ei ole tarpeeksi pysähtymispaikkoja ja huoltoasemia lainsäädännössä edellytettyihin kuljettajien pysähdyksiin eikä tarkastusten tekemiseen liikennettä häiritsemättä. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan sisällytettävä tieinfrastruktuuria koskeviin suunnitelmiinsa riittävä määrä erityisesti moottoriteiden varsille rakennettavia pysähdyspaikkoja sekä varmistettava, että moottoriteiden varsilla sijaitsevia huoltoasemia voidaan käyttää tarkastuspaikkoina. Tienvarsitarkastusten lisäämistä ei kannata vaatia, jos niiden toteuttamiseen ei ole riittävästi paikkoja.
36. Tienvarsitarkastuksia voi kohdentaa ja ryhmitellä, mutta samalla on jatkettava pistotarkastusten tekoa, jotta kuljettajat olisivat tietoisia siitä, että he voivat edelleen joutua tarkastettavaksi millä tahansa teillä. Ehdotuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan tarkoituksena on estää se, että kuljettajat tai jopa valvontaviranomaiset suhtautuvat tarkastuksiin leväperäisesti.
37. Voimassa olevassa direktiivissä mainitaan, että tienvarsitarkastukset on toteutettava syrjimättömästi. Jotta syrjimättömyydestä ei olisi mitään epäselvyyttä, ehdotuksen 4 artiklan 3 kohdassa mainitaan, millaista syrjintää on vältettävä ja että kansalaisuus ei saa vaikuttaa valvontaan. Jäsenvaltioiden tehtävä on varmistaa valvontaviranomaisille antamallaan ohjeilla, että tätä säännöstä noudatetaan aina käytännössä.
38. Nykyisessä direktiivissä on luettelo tekijöistä, joihin tienvarsitarkastusten olisi perustuttava. Ehdotuksen 4 artiklan 3 kohdassa nämä tekijät siirretään liitteeseen (A osa) ja niihin lisätään kaksi uutta työaikaa koskevaa tekijää, jotka ovat viikoittainen enimmäistyöaika ja yötyöaika. Tienvarsitarkastuksissa olisi tarkastettava myös nämä kaksi uutta tekijää. Tällä lisäyksellä komissio ottaa huomioon osia tarkistuksista 10, 11 ja 70 b, jotka sisältyvät Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausuntoon komission ehdotuksesta asetuksen (ETY) N:o 3820/85 muuttamiseksi³⁷.

³⁶ ICF:n tekemä tutkimus, s. 51.

³⁷ Katso alaviite 20.

39. Voimassa olevan direktiivin mukaan toimivaltaisen viranomaisen on saatava luettelo tärkeimmistä tarkastettavista kohteista sekä eri kielillä laadittu sanasto. Sanaston vahvistamista hyödyllisempää on säätää eräistä tarkastusten vakiovälineistä kuten uudessa 4 artiklan 5 kohdan b alakohdassa tehdään. Liitteessä II olevaa tarvittavien välineiden kuvausta pitäisi voida ajantasaistaa, kun uusia hyviksi todettuja välineitä tulee markkinoille. Sen vuoksi 15 artiklassa säädetään mahdollisuudesta muuttaa liitettä komiteamenettelyllä, koska komitean jäsenten voi olettaa tietävän asiasta ja pystyvän sopimaan siitä, mikä olisi tarkoituksenmukaista ja laajasti hyväksyttävää. Kyseeseen voi tulla esimerkiksi valvontaan sopivan ohjelmiston kehittäminen, jossa otettaisiin huomioon alan terminologia eri kielillä. Säännösten noudattamisen tehokkaan valvonnan varmistaminen edellyttää joka tapauksessa jäsenvaltioilta investointeja, jotta henkilöstö saa tarvittavat välineet käyttöönsä.
40. Ehdotuksen 4 artiklan 6 kohdassa toistetaan nykyisin voimassa oleva säännös, jonka mukaan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajan mahdollinen sääntöjen rikkominen voidaan käsitellä asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia kuullen. Tämä kohta liittyy erityisesti 7 artiklan 1 kohdan d alakohtaan, jonka tavoitteena on helpottaa tällaista valvontaviranomaisten välistä yhteydenpitoa.
41. Ehdotuksen 5 artikla koskee yhdenmukaistettuja tarkastuksia, joiden vuotuinen vähimmäismäärä lisätään kahdesta kuuteen. Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 täytäntöönpanoa koskevan kaksivuotiskertomuksen perusteella on selvää, että tämä uusi ehdotettu määrä ylitetään jo useassa jäsenvaltiossa. Tällaisten tarkastusten määrän lisääminen kannustaa jäsenvaltioiden valvontaviranomaisia käymään aikaisempaa käytännöllisempää ja johdonmukaisempaa vuoropuhelua ja keskittämään toimintaansa kaukoliikenteeseen, jossa ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen rikkominen on tavallista.
42. Ehdotuksen 6 artikla koskee yritysten tiloissa tehtäviä tarkastuksia. Valvontaviranomaisten otettava huomioon kaikki aikaisemmasta toiminnastaan saamansa kokemukset laatiessaan tarkastusaikatauluja. Tienvarsitarkastuksissa havaitut ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen törkeät rikkomiset johtavat nyt lisätarkastuksiin yritysten tiloissa. Säännösten noudattamisen valvontaan olisikin normaalisti kuuluttava myös alakohtaisten työaikasääntöjen noudattamisen tarkastaminen. Ajopiirtureiden tiedot mahdollistavat näiden sääntöjen noudattamisen perusteellisen tarkastamisen.
43. Ehdotuksen 6 artiklan 2 kohdassa viitataan liitteeseen I (B osa), jossa vahvistetaan toteutettavat lisätarkastukset. Toisin kuin tienvarsitarkastuksissa, lisätarkastuksiin ei liity, joka antaisi mahdollisuuden keskittää ne joihinkin luettelon tekijöihin tarkastusten nopeuttamiseksi ja kohdentamiseksi. Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset on aina toteutettava perusteellisesti. Ehdotuksen 6 artiklan 5 kohdassa säilytetään kuitenkin viranomaisten mahdollisuus pyytää eräitä vähäriskiksi arvioituja yrityksiä toimittamaan niille asiaa koskevat asiakirjat tarkastettaviksi. Pienellä mukautuksella varaudutaan kuitenkin siihen, että voi olla tarpeen ottaa huomioon myös digitaalisten ajopiirtureiden tietoja.
44. Koska yritysten tiloja tarkastavat viranomaiset eivät aina edusta hallinnollisesti samaa toimivaltaista valvontaviranomaista kuin teiden varsilla tarkastuksia tekevät viranomaiset, on tarpeen varmistaa, että myös edellisillä on käytössään tarvittavat välineet. Tämän vuoksi 6 artiklan 3 kohdan b alakohdassa on viittaus liitteessä II säädettyihin välineisiin.

45. Ehdotuksen 6 artiklan 4 kohdassa jäsenvaltion valvontaviranomaiset veloitetaan ottamaan huomioon tiettyä liikennetoimintaa koskevat tiedot, jotka on saatu toisen jäsenvaltion ensisijaiselta valvontaviranomaiselta. Tämä edistää toimivaltaisten viranomaisten toteuttamien toimien välistä johdonmukaisuutta ja lisää luottamusta siihen, että välitetyt tiedot saavat muut valvontaelimet ryhtymään toimenpiteisiin.
46. Ehdotuksen 7 artiklassa otetaan käyttöön koordinoivan valvontaelimen käsite. Tälle viranomaiselle kuuluvia tehtäviä ovat tilastoinnin koordinointi, kansallisen valvontastrategian laatiminen (johon kaikkien asianomaisten valvontaviranomaisten on osallistuttava), jäsenvaltion edustaminen toisten jäsenvaltioiden valvontaelinten suuntaan sekä osallistuminen ehdotetun komitean toimintaan. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja sen välityksellä muille jäsenvaltioille kaikista muutoksista tähän järjestelyyn. Ehdotuksen 7 artiklan 2 kohdassa tämä koordinoiva valvontaelin veloitetaan edistämään aktiivisesti muiden asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten välistä yhteistyötä, mikä antaa kyseiselle elimelle keskeisen aseman valvontastrategian laadinnassa. Lisäksi 7 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että 13 artiklalla perustettua komiteaa käytetään paitsi tietojen ja kokemusten vaihdon helpottamiseen myös edellä mainittujen kansallisten valvontastrategioiden vertaisarviointiin. Kyseisessä kohdassa annetaan myös mahdollisuus käyttää tietojen vaihtamiseen muita foorumeja komitean niin päättyessä. Tällainen muu foorumi voisi olla esimerkiksi Euro Control Route -ryhmä, johon kuuluu jo kahdeksan jäsenvaltiota.
47. Ehdotuksen 8 artiklassa säädetään liikennettä koskevan yhteisön sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvomista koskevien tietojen vaihtamisesta jäsenvaltioiden välillä. Koska sähköisiä tiedonvaihtojärjestelmiä on otettu laajasti käyttöön jäsenvaltioissa, on loogista edellyttää jäsenvaltioilta, että ne perustavat koko EU:n kattavan tiedonvaihtojärjestelmän, jos ne suhtautuvat vakavasti rajat ylittävään valvontaan. On todettu, että komission päätöksessä 93/172/ETY vahvistettua nykyistä vakiolomaketta käytetään käytännössä harvoin. Siksi ehdotuksessa annetaan mahdollisuus käyttää vaihtoehtoista järjestelmää tai, jos jäsenvaltiot niin haluavat, ottaa käyttöön ajantasaistettu vakiolomake.
48. Ehdotuksen 9 artikla koskee säännösten rikkomista. Valvonnan kohdentamiseksi ja sen tehokkuuden lisäämiseksi sekä seuraamusten asianmukaisen soveltamisen edistämiseksi jäsenvaltioiden on vahvistettava yrityksille yhteinen riskiluokitusjärjestelmä (1 kohta). Tällaisessa järjestelmässä sääntöjä noudattavia yrityksiä tarkastetaan harvemmin ja yrityksiä, joilla on heikosti näyttöä sääntöjen noudattamisesta, tarkastetaan useammin. Tällä on tarkoitus edistää valvonnasta vastaavan henkilöstön ajan ja voimavarojen tehokasta käyttöä. Vastaava järjestelmä on jo käytössä joissakin jäsenvaltioissa, esimerkiksi Alankomaissa, sekä kaikkialla Yhdysvalloissa. Se on osoittautunut tehokkaaksi ennaltaehkäisy- ja voimavarojen hallinnan välineeksi. Tämän ehdotuksen myötä siitä voi tulla yksi parhaiden valvontatapojen ilmentymistä EU:ssa.
49. Tällaisen riskinarviointijärjestelmän perusteet ja sen soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt olisi vahvistettava yhteisesti siten, että vältetään valvonnan vääristyminen EU:ssa. Koska kyseessä on toiminnallinen asia, uuden komitean olisi määriteltävä sen perusteet yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa.
50. Ehdotuksen 9 artiklan 2 ja 3 kohdalla pyritään varmistamaan, että valvontaviranomaiset voivat soveltaa mahdollisimman laajaa seuraamusasteikkoa.

Lisäksi 3 kohdassa mainitaan erityisesti oikeasuhteiset taloudelliset seuraamukset niille kuljetusketjun toimijoille, jotka ovat osallistuneet tai yllyttäneet sellaiseen sääntöjen rikkomiseen, josta on saatu huomattavaa rahallista hyötyä.

51. Saman artiklan 4 kohdassa mainitaan eräitä rikkomistapauksia, joita voidaan pitää vakavina yleisesti koko EU:ssa ja joita on käsiteltävä sen mukaisesti. Artiklan 5 kohdan mukaan yksittäisten jäsenvaltioiden tällaisista säännösten rikkomisista määräämistä seuraamuksista tiedotetaan kaikille muille jäsenvaltioille, jotta voidaan osoittaa erilaiset sovelletut lähestymistavat.
52. Ehdotuksen 10 artiklassa on vakiokohta seuraamuksista.
53. Ehdotuksen 11 artiklan mukaan komissio laatii jäsenvaltioilta 9 ja 10 artiklan nojalla saaduista tiedoista kertomuksen, jossa verrataan todettuja rikkomisia ja seuraamusten tasoa eri EU-maissa. Tämän perusteella komissio voi päätellä, missä määrin tätä alaa on vielä yhdenmukaistettava.
54. Ehdotuksen 12 artiklan 1 kohdassa todetaan, että yksi komission tehtävistä 13 artiklan nojalla perustetussa komiteassa on laatia parhaita valvontatapoja koskevat ohjeet, joita voidaan tehdä tunnetuiksi komission kaksivuotisessa kertomuksessa tieliikenteen alan sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta.
55. Ehdotuksen 12 artiklan 2 kohdassa komissio käsittelee koulutuskysymystä. Näin monimutkaisen lainsäädännön noudattamisen valvonnasta vastaavan henkilöstön kouluttaminen on välttämätöntä. Lisäksi on hyvin tärkeää olla tietoinen siitä, miten muiden jäsenvaltioiden valvontaelimet tulkitsevat kyseistä lainsäädäntöä. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi toteutettava muiden jäsenvaltioiden kanssa yhteisiä koulutus- ja vaihto-ohjelmia vähintään kerran vuodessa. Euro Control Route toteuttaa jo jäsenvaltioiden välisiä yhteisiä koulutusohjelmia monta kertaa vuodessa. Kaikki jäsenvaltiot voisivat helposti järjestää kahdensivulisen tai monenkeskisen koulutusohjelman vastavuoroisesti vähintään kerran vuodessa. Tämä on entistä tärkeämpää uuden digitaalisen ajopiirturijärjestelmän tullessa käyttöön, koska uuden järjestelmän tietoihin on välttämätöntä soveltaa koordinoitua lähestymistapaa.
56. Ehdotuksen 12 artiklan 3 kohta koskee kysymystä, jonka osalta eräissä jäsenvaltioissa noudatetaan jo vakiintunutta toimintatapaa: miten toimia silloin, kun kuluneen viikon piirturilevyn tiedot eivät täsmää sitä edeltävän viikon viimeisen ajopäivän tietojen kanssa? Jotkut viranomaiset hyväksyvät puuttuvien ajanjaksojen selitykseksi yrityksen antaman allekirjoitetun todistuksen lomasta tai sairastumisesta. Tämä käytäntö ei kuitenkaan perustu yhteisön lainsäädäntöön. Komiteassa olisi sovittava yhteisestä linjasta, jotta varmistetaan valvontaviranomaisten ja elinkeinonharjoittajien toimivan yhteisesti hyväksytyllä tavalla. Tämä on erityisen tärkeää, jos asetuksen (ETY) N:o 3820/85 tarkistamista koskevan komission ehdotuksen KOM(2001) 573 lopullinen³⁸ 10 artiklaan sisältyvät säännösten noudattamisen valvontaa koskevat ekstraterritoriaalisuussäännökset tulevat voimaan. Säännöksessä otetaan myös huomioon osa tarkistuksesta 10, joka sisältyy Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausuntoon komission ehdotuksesta asetuksen (ETY) N:o 3820/85 muuttamiseksi³⁹.

³⁸ Katso alaviite 3.

³⁹ Katso alaviite 20.

57. Ehdotuksen 13–15 artiklassa perustetaan komitea, jossa jäsenvaltioiden edustajat voivat keskustella valvonnan yleisestä kehityksestä ja tarkastella esimerkiksi seuraavia erityiskysymyksiä: tienvarsitarkastusten tarkistuslista, tarkastusten vakiovälineet, yhteinen yritysten riskinarviointijärjestelmä, parhaat toimintatavat ja yhteinen loma- ja sairauspoissaolomake. Lisäksi komitean on tarkoitus edistää direktiivin yhtenäistä ja johdonmukaista tulkintaa sekä elinkeinonharjoittajien kanssa käytävää vuoropuhelua. Näitä kysymyksiä voidaan saattaa myös asetuksen (ETY) N:o 3821/85 18 artiklan 1 kohdalla perustetun komitean käsiteltäviksi, millä edistetään yhteisön tieliikenteen alan sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta käytävien keskustelujen johdonmukaisuutta.
58. Ehdotuksen 16–18 artiklaan sisältyvät vakio- tai loppusäännökset, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, säännösten ja niiden vastaavuuden tiedoksi antamista komissiolle sekä aikaisemman säädöksen kumoamista.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,
ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,
ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,
noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴,
sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annettu neuvoston asetusta (ETY) N:o 3820/85⁵, tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annettu neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85⁶ ja maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11 päivänä maaliskuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY⁷ ovat tärkeitä maaliikenteen yhteismarkkinoiden toteuttamisessa.
- (2) Valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika"⁸ komissio on osoittanut olevan tarpeen tiukentaa tarkastuksia ja seuraamuksia varsinkin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön osalta ja erityisesti lisätä tarkastusten määrää, edistää jäsenvaltioiden välistä järjestelmällistä tietojenvaihtoa, koordinoita tarkastustoimintaa ja edistää tarkastajien koulutusta.

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/59/EY (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁶ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1360/2002 (EUVL L 207, 5.8.2002, s. 1).

⁷ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁸ KOM(2001) 370.

- (3) Sen vuoksi on tarpeen varmistaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön asianmukainen soveltaminen asettamalla jäsenvaltioille kyseisten säännösten noudattamisen yhtenäistä ja tehokasta tarkastamista koskevat vähimmäisvaatimukset. Näillä tarkastuksilla olisi voitava vähentää ja ehkäistä säännösten rikkomista.
- (4) Analogisen ajopiirturin korvaaminen digitaalisella piirturilla antaa vähitellen mahdollisuuden tarkistaa entistä suuremman määrän tietoja entistä nopeammin ja luotettavammin ja tästä syystä jäsenvaltioilla on yhä paremmat mahdollisuudet lisätä tarkastusten määrää. Sosiaalilainsäädännön soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien tarkastettavien työssäolopäivien osuus kaikista työssäolopäivistä olisi sen vuoksi lisättävä kolmeen prosenttiin.
- (5) Kaikilla toimivaltaisilla valvontaviranomaisilla olisi oltava riittävät vakiovälineet jotta he voisivat suorittaa tehtävänsä tehokkaasti.
- (6) Jokaisessa jäsenvaltiossa olisi oltava yksi koordinoiva valvontaelin, joka toimii kansallisena keskuksena ja vastaa johdonmukaisen kansallisen valvontastrategian johtamisesta ja toteuttamisesta yhteistyössä muiden asianomaisten viranomaisten kanssa. Kyseisen elimen olisi myös kerättävä asiaa koskevat tilastotiedot.
- (7) Jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten yhteistyötä olisi lisättävä järjestämällä yhdenmukaistettuja tarkastuksia ja yhteisiä koulutusaloitteita, perustamalla yhteinen ja yhteentoimiva sähköinen tietojärjestelmä sekä vaihtamalla tietoja ja kokemuksia.
- (8) Jäsenvaltioiden valvontaelinten yhteistyöfoorumin kautta olisi helpotettava ja edistettävä tieliikennesäännösten noudattamisen parhaita valvontatapoja erityisesti, jotta voidaan varmistaa yhdenmukainen lähestymistapa kuljettajan vuosi- tai sairauslomatodistusten antamiseen.
- (9) Tämän säädöksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁹ mukaisesti.
- (10) Asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 rikkomisten yhteinen tulkinta edistäisi valvonnan yhdenmukaistamista jäsenvaltioissa.
- (11) Tavoitetta, joka on selvien yhteisten sääntöjen vahvistaminen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 oikean ja yhtenäisen täytäntöönpanon tarkastamista koskevista vähimmäisedellytyksistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, koska koordinoitu valtioiden välinen toiminta on tarpeen, vaan se voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi.
- (12) Sen vuoksi yhdenmukaisista menettelyistä pantaessa täytäntöön tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettu asetus (ETY) N:o 3820/85 ja

⁹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

tieliikenteen valvontalaitteista annettu asetus (ETY) N:o 3821/85 23 päivänä marraskuuta 1988 annettu neuvoston direktiivi 88/599/ETY¹⁰ olisi korvattava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde

Tällä direktiivillä vahvistetaan vähimmäisedellytykset asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 sekä direktiivin 2002/15/EY oikean ja yhtenäisen täytäntöönpanon tarkastamiselle.

2 artikla

Tarkastusjärjestelmät

1. Jäsenvaltioiden on järjestettävä 1 artiklassa tarkoitetun oikean ja yhtenäisen täytäntöönpanonsaavuttamiseksi asianmukaisten ja säännöllisten tarkastusten järjestelmä, jota käytetään sekä teiden varsilla että kaikkien liikennetyyppien yrityksissä.

Näillä tarkastuksilla on tarkastettava joka vuosi laaja ja edustava otos asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien kaikkien liikennetyyppien liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista sekä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvista kuljettajista ja liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä.

2. Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että joka vuosi tarkastetaan vähintään 3 prosenttia asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä.

Komissio voi lisätä tätä prosentuaalista vähimmäisosuutta 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Kaikista tarkastettavista työssäolopäivistä vähintään 30 prosenttia on tarkastettava teiden varsilla ja vähintään 50 prosenttia yritysten tiloissa.

3. Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin on sisällyttävä teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien lukumäärä, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lukumäärä, tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä ja ilmoitettujen rikkomistapausten lukumäärä.

¹⁰ EYVL L 325, 29.11.1988, s. 55.

3 artikla

Tilastotiedot

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyissä tarkastuksissa kerätyt tilastotiedot jaotellaan seuraaviin ryhmiin:

- a) tienvarsitarkastusten osalta tietyt eli se, onko kyseessä moottoritie, valtatie vai maantie;
- b) yrityksissä tehtävien tarkastusten osalta:
 - i) harjoitetun liikenteen tyyppi eli se, onko kyseessä ulkomaan- vai kotimaanliikenne; matkustaja- vai tavaraliikenne; omaan lukuun vai toisen lukuun harjoitettava liikenne; pilaantuvien vai pilaantumattomien tavaroiden kuljettaminen;
 - ii) yrityksen autokannan koko.

4 artikla

Tienvarsitarkastukset

- 1. Tienvarsitarkastuksia on tehtävä eri paikoissa ja eri aikoina, ja niiden on katettava riittävän suuri osa tieverkosta siten, että tarkastuspaikkojen välttäminen on vaikeaa.
- 2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a) tarkastuspaikkoja on riittävästi sekä nykyisillä että suunnitelluilla tiellä ja erityisesti, että moottoriteiden varsilla sijaitsevia huoltoasemia voidaan käyttää tarkastuspaikkoina;
 - b) tarkastukset toteutetaan satunnaisesti.
- 3. Tienvarsitarkastuksissa tarkastettavista tekijöistä säädetään liitteessä I olevassa A osassa. Tarkastuksissa voidaan keskittyä johonkin tekijöistä, jos tilanne niin vaatii.
- 4. Tienvarsitarkastukset on toteutettava syrjimättä. Erityisesti tarkastajat eivät saa syrjiä seuraavin perustein:
 - a) ajoneuvon rekisteröintivaltio;
 - b) kuljettajan asuinvaltio;
 - c) yrityksen sijaintivaltio;
 - d) matkan lähtö- ja määräpaikka.
- 5. Valtuutetulla tarkastajalla on oltava:
 - a) luettelo tärkeimmistä tarkastettavista tekijöistä, jotka vahvistetaan liitteessä I olevassa A osassa;

- b) tietyt tarkastusten vakiovälineet, joista säädetään liitteessä II.
6. Jos toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajaa tiellä tarkastettaessa tehdyt havainnot antavat aiheita epäillä sääntöjen rikkomisia, joita ei voida osoittaa kyseisen tarkastuksen aikana tarpeellisten tietojen puuttuessa, asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on autettava toisiaan tilanteen selvittämiseksi.

5 artikla

Yhteistarkastukset

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvia kuljettajia ja ajoneuvoja teiden varsilla.
2. Kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaisten on toteutettava tällaiset toimet samanaikaisesti kunkin omalla alueellaan.

6 artikla

Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset

1. Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset on suunniteltava eri liikennetyypeistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Tarkastuksia on myös toteutettava, jos tienvarsitarkastuksissa on osoitettu asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 sekä direktiivin 2002/15/EY vakavia rikkomisia.
2. Yritysten tiloissa tehtäviin tarkastuksiin on sisällyttävä liitteessä I olevassa A osassa vahvistetussa luettelossa olevien tekijöiden lisäksi saman liitteen B osassa luetellut tekijät.
3. Valtuutetulla tarkastajalla on oltava:
 - a) luettelo tärkeimmistä tarkastettavista tekijöistä, jotka vahvistetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa;
 - b) tietyt tarkastusten vakiovälineet, joista säädetään liitteessä II.
4. Jäsenvaltion valtuutetun tarkastajan on tarkastusta tehdessään otettava huomioon toisen jäsenvaltion nimetyn, 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valvontaelimen antamat mahdolliset tiedot yrityksen toiminnasta kyseisessä toisessa jäsenvaltiossa.
5. Edellä 1-4 kohtaa sovellettaessa toimivaltaisten viranomaisten tiloissa tehdyillä tarkastuksilla, jotka perustuvat yritysten kyseisten viranomaisten pyynnöstä antamiin asiaa koskeviin asiakirjoihin tai tietoihin, on sama asema kuin yritysten tiloissa tehdyillä tarkastuksilla.

7 artikla

Koordinoiva valvontaelin

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä koordinoiva valvontaelin.

Kyseisellä elimellä on seuraavat tehtävät:

- a) varmistaa eri toimivaltaisten viranomaisten koordinointi yhdessä jäsenvaltiossa 4 ja 6 artiklan mukaisten toimien osalta, sekä muiden jäsenvaltioiden vastaavien elinten kanssa 5 artiklan mukaisten toimien osalta;
- b) toimittaa kaksivuotiset tilastotiedot komissiolle asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
- c) laatia johdonmukainen kansallinen valvontastrategia;
- d) olla ensisijaisesti vastuussa muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten avustamisesta 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

Kyseinen elin on edustettuna 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle koordinoivasta valvontaelimestä ja komissio tiedottaa asiasta muille jäsenvaltioille.
3. Jäsenvaltioiden välistä tietojen ja kokemusten vaihtoa edistetään ensisijaisesti mutta ei yksinomaan 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa sekä muissa mahdollisissa elimissä, jotka komissio voi nimetä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

8 artikla

Tietojenvaihto

1. Nimettyjen koordinoivien valvontaelinten, joista on ilmoitettu komissiolle 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on vaihdettava keskenään asetuksen (ETY) N:o 3820/85 17 artiklan 3 kohdassa tai asetuksen (ETY) N:o 3821/85 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti kahdenvälisesti saatavilla olevia tietoja:
 - a) vähintään kerran kolmessa kuukaudessa 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen;
 - b) yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltion erityisestä pyynnöstä.
2. Jäsenvaltioiden on perustettava tietojenvaihtoa varten sähköisiä järjestelmiä, joissa käytetään ymmärtämisen helpottamiseksi vakiomuotoa.

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää tähän tarkoitukseen komission päätöksessä 93/172/ETY¹¹ säädettyä vakiolomaketta tai ne voivat valita yhteisen järjestelmän kuultuaan komissiota.

9 artikla

Yhteinen riskiluokitusjärjestelmä ja säännösten rikkominen

1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön yhteinen riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan sen mukaan, kuinka monta kertaa ja miten vakavasti kukin yritys on rikkonut asetusta (ETY) N:o 3820/85, asetusta (ETY) N:o 3821/85 tai direktiiviä 2002/15/EY.

Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset, ja jos todetaan toistuvia rikkomisia, niille määrätään raskaampia seuraamuksia kuin muille. Komissio vahvistaa tällaisen järjestelmän täytäntöönpanoa koskevat perusteet ja yksityiskohtaiset säännöt 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ja ottaen huomioon, missä määrin 4 kohdassa tarkoitettuihin rikkomisiin on syyllistytty.

2. Jäsenvaltioiden on sisällytettävä määräämiinsä seuraamuksiin ajoneuvon väliaikainen ajokielto ja/tai matkustajaliikenteessä, ne saavat tehdä pakolliseksi kuljettajan päivittäisen lepoajan taikka yrityksen toimiluvan tai ajoluvan peruuttaa tilapäisesti tai kokonaan yrityksen toimiluvan tai ajoluvan tai rajoittaa niitä. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
3. Jäsenvaltioilla on oltava oikeasuhteisten taloudellisten seuraamusten järjestelmä, jota sovelletaan, jos yrityksen tai siihen sidoksissa olevien lähettäjiä, huolitsijoiden tai alihankkijoiden toimet johtavat asetuksen (ETY) N:o 3820/85, asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tai direktiivin 2002/15/EY säännösten noudattamatta jättämisellä saavutettuun hyötyyn.
4. Jäsenvaltioiden on pidettävä erityisesti asetuksen (ETY) N:o 3820/85, asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tai direktiivin 2002/15/EY seuraavien säännösten rikkomisia vakavina rikoksina:
 - a) vuorokautta, kuutta vuorokautta tai kahta viikkoa koskevien ajoaikarajoitusten ylittäminen vähintään 20 prosentilla;
 - b) päivittäisen tai viikoittaisen vähimmäislepoajan noudattamatta jättäminen vähintään 20-prosenttisesti;
 - c) tauon vähimmäisajan noudattamatta jättäminen vähintään 33-prosenttisesti;
 - d) viikoittaisen 60 tunnin enimmäistyöajan ylittäminen vähintään 20 prosentilla.
5. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä rikkomisista määrätyt seuraamukset. Komissio tiedottaa niistä muille jäsenvaltioille.

¹¹ EYVL L 72, 25.3.1993, s. 30.

10 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki tarvittavat toimenpiteet. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle 16 artiklassa vahvistettuun päivään mennessä.

11 artikla

Kertomus

Komissio antaa kolmen vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa tarkastellaan määritellyistä rikkomisista jäsenvaltioiden lainsäädännössä vahvistettuja seuraamuksia.

Kertomuksessa on esitettävä seuraamusten erot ja tarkasteltava sitä, missä määrin tietyistä rikkomistavoista määrättäviä vähimmäis- ja enimmäisseuraamuksia olisi yhdenmukaistettava.

12 artikla

Parhaat valvontatavat

1. Komissio antaa parhaita valvontatapoja koskevat käytännesäännöt 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Nämä käytännesäännöt on sisällytettävä asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kaksivuotiskertomukseen.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava parhaita valvontatapoja koskevia, vähintään kerran vuodessa järjestettäviä yhteisiä koulutusohjelmia ja edistettävä vähintään kerran vuodessa tapahtuvaa koordinoivan valvontaelimen henkilöstön vaihtoa muiden jäsenvaltioiden kanssa.

3. Jos kuljettaja on ollut sairaus- tai vuosilomalla asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa mainittuna aikana, hänen on annettava valtuutetun tarkastajan pyynnöstä työnantajansa asianmukaisesti todistama lomake.

Komissio laatii tällaisen lomakkeen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

13 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 3821/85 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

14 artikla

Täytäntöönpanotoimenpiteet

Komissio vahvistaa jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen täytäntöönpanotoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on erityisesti:

- a) selventää direktiivin säännöksiä ja varmistaa yhteinen lähestymistapa;
- b) edistää valvontaelinten lähestymistapojen keskinäistä johdonmukaisuutta ja
- c) helpottaa toimialan ja valvontaelinten välistä vuoropuhelua.

15 artikla

Liitteiden ajantasaistaminen

Parhaiden valvontatapojen kehittymisen edellyttämät muutokset liitteisiin on hyväksyttävä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

16 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2006. Niiden on toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle viipymättä sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

17 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 88/599/ETY tämän direktiivin voimaantulopäivästä alkaen.

18 artikla

Voimaantulo

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

19 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE I

A osa

Tienvarsitarkastukset

Tienvarsitarkastuksissa on tarkastettava seuraavat tekijät:

- 1) päivittäiset ajoajat, tauot ja päivittäiset lepoajat; lisäksi on tarkastettava edeltävien päivien piirturilevyt, joiden on oltava ajoneuvossa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan mukaisesti, ja/tai saman ajanjakson osalta tiedot, jotka on tallennettu tämän direktiivin liitteen II mukaisesti kuljettajakorttiin ja/tai valvontalaitteen muistiin;
- 2) asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua ajanjaksolta on määriteltävä tapaukset, joissa on ylitetty ajoneuvon suurin sallittu nopeus; tällaisiksi katsotaan kaikki yli 1 minuutin pituiset ajanjaksot, joina N3-luokan ajoneuvon nopeus on ollut yli 90 kilometriä tunnissa tai M3-luokan ajoneuvon nopeus yli 105 kilometriä tunnissa (ajoneuvoluokat N3 ja M3 sellaisina kuin ne määritellään neuvoston direktiivin 70/156/ETY¹ liitteessä I);
- 3) tarvittaessa ajoneuvon hetkittäiset nopeudet valvontalaitteen mukaan enintään ajoneuvon 24 edeltävän käyttötunnin ajalta;
- 4) viimeisin viikoittainen lepoaika;
- 5) valvontalaitteen moitteeton toiminta (laitteen ja/tai kuljettajakortin ja/tai piirturilevyjen mahdollisen väärinkäytön määrittäminen) tai tarvittaessa asetuksen (ETY) N:o 3820/85 14 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen mukanaolo;
- 6) viikoittaisen työssäoloajan 60 tunnin enimmäispituuden noudattaminen minkä tahansa viikon aikana direktiivin 2002/15/EY 4 artiklan a alakohdan mukaisesti;
- 7) vuorokautiset yötyöajat, joista säädetään direktiivin 2002/15/EY 7 artiklassa.

B osa

Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset

Yritysten tiloissa tehtävissä tarkastuksissa on tarkastettava tienvarsitarkastuksiin sisältyvien tekijöiden lisäksi seuraavat tekijät:

- 1) viikoittaiset lepoajat ja näiden lepoaikojen väliset ajoajat;
- 2) kahden viikon ajoaikoja koskeva rajoitus;
- 3) keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika neljän kuukauden viiteajanjaksona taikka kuuden kuukauden viiteajanjaksona, jos kansallinen lainsäädäntö antaa siihen mahdollisuuden;

¹ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 8.

- 4) piirturilevyjen tai digitaalisen ajopiirturin tietojen käyttö ja/tai kuljettajien työaikojen järjestäminen;
- 5) keskimääräisen viikoittaisen työssäoloajan 48 tunnin enimmäismäärän noudattaminen viiteajanjakson aikana direktiivin 2002/15/EY 4 artiklan a alakohdan mukaisesti;
- 6) jos säännöksiä todetaan rikotun, muiden kuljetusketjuun kuuluvien yllyttäjien tai osallisten, kuten lähettäjien, huolitsijoiden tai alihankkijoiden, yhteisvastuun määrittäminen, sekä sen varmistaminen, että kuljetussopimukset mahdollistavat asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 tai direktiivin 2002/15/EY säännösten noudattamisen.

LIITE II

Valvonnasta vastaavan henkilöstön käytettävissä olevat vakiovälineet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä I vahvistettuja tarkastuksia suorittavilla tarkastajilla on käytettävissään seuraavat vakiovälineet:

- 1) Kannettava tietokone ja ohjelmistot, joita tarvitaan digitaalisen ajopiirturin tietojen kopioimiseen ajoneuvoyksiköstä tai kuljettajakortista sekä tietojen analysointiin tai löydösten toimittamiseen keskustietokantaan analysoitaviksi. Näiden välineiden olisi oltava yhteentoimivia jäsenvaltioiden toimivaltaisten täytäntöönpanoviranomaisten kesken.
- 2) Välineet vanhojen piirturilevyjen tarkistamiseen.

Vertailutaulukko

Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>1 artikla</i>	<i>1 artikla</i>
1. Tämän direktiivin tarkoitus on vahvistaa asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 oikean ja yhdenmukaisen soveltamisen valvonnan vähimmäisvaatimukset.	Tällä direktiivillä vahvistetaan vähimmäisedellytykset asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 sekä <u>direktiivin 2002/15/EY</u> oikean ja yhtenäisen täytäntöönpanon tarkastamiselle.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>2 artikla</i>	<i>2 artikla</i>
1. Jäsenvaltioiden on toteutettava järjestelmä sekä tiellä että yritysten tiloissa tehtäviä asianmukaisia ja säännöllisiä tarkastuksia varten niin, että se koskee vuosittain merkittävää ja edustavaa osaa kaikista niistä kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista, jotka kuuluvat asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan.	1. Jäsenvaltioiden on järjestettävä <u>1 artiklassa</u> tarkoitetun oikean ja yhtenäisen <u>täytäntöönpanon</u> saavuttamiseksi asianmukaisten ja säännöllisten tarkastusten järjestelmä, jota käytetään sekä teiden varsilla että kaikkien liikennetyyppien yrityksissä. Näillä tarkastuksilla on tarkastettava joka vuosi laaja ja edustava otos asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien kaikkien liikennetyyppien liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista <u>sekä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvista kuljettajista ja liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä.</u>
2. Jäsenvaltioiden on järjestettävä tarkastukset siten, että: - ne kattavat joka vuosi vähintään yhden prosentin asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä; - vähintään 15 prosenttia tarkastettujen työpäivien kokonaismäärästä on tarkastettava	2. Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että joka vuosi tarkastetaan vähintään <u>3 prosenttia</u> asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä. Komissio voi lisätä tätä prosentuaalista vähimmäisosuutta 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

tiellä ja vähintään 25 prosenttia yritysten tiloissa.	Kaikista tarkastettavista työssäolopäivistä vähintään <u>30 prosenttia</u> on tarkastettava teiden varsilla ja vähintään <u>50 prosenttia</u> yritysten tiloissa.
3. Tiellä tarkastettujen kuljettajien, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten, tarkastettujen työpäivien ja ilmoitettujen rikkomusten määrät on sisällytettävä asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin.	3. Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin on sisällytettävä teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien lukumäärä, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lukumäärä, tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä ja ilmoitettujen rikkomistapausten lukumäärä.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
	<i>3 artikla</i>
Uusi artikla	<u>Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyissä tarkastuksissa kerätyt tilastotiedot jaotellaan seuraaviin ryhmiin:</u> a) tienvarsitarkastusten osalta tietyyppi eli se, onko kyseessä moottoritie, valtatie vai maantie; b) yrityksissä tehtävien tarkastusten osalta: i) harjoitetun liikenteen tyyppi eli se, onko kyseessä ulkomaan- vai kotimaanliikenne; matkustaja- vai tavaraliikenne; omaan lukuun vai toisen lukuun harjoitettava liikenne; pilaantuvien vai pilaantumattomien tavaroiden kuljettaminen; ii) yrityksen autokannan koko.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>3 artikla</i>	<i>4 artikla</i>
1. Tienvarsitarkastuksia on tehtävä eri paikoissa ja eri aikoina, ja niiden on katettava riittävän suuri osa tieverkosta siten, että tarkastuspaikkojen välttäminen on vaikeaa.	1. Tienvarsitarkastuksia on tehtävä eri paikoissa ja eri aikoina, ja niiden on katettava riittävän suuri osa tieverkosta siten, että tarkastuspaikkojen välttäminen on vaikeaa.

Uusi kohta	<u>2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että</u> <u>a) tarkastuspaikkoja on riittävästi sekä nykyisillä että suunnitelluilla tiellä ja erityisesti, että moottoriteiden varsilla sijaitsevia huoltoasemia voidaan käyttää tarkastuspaikkoina;</u> <u>b) tarkastukset toteutetaan satunnaisesti.</u>
2. Tiellä tehtävissä tarkastuksissa on tarkistettava: - päivittäiset ajoajat, tauot ja vuorokautiset lepoajat ja, jos selvästi ilmenee epäsäännöllisyyttä, myös edeltävien päivien piirturilevyt, jotka asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 7 kohdan mukaan on pidettävä ajoneuvossa; - tarvittaessa viimeisin viikottainen lepoaika; - valvontalaitteen moitteeton toiminta (laitteen tai piirturilevyjen mahdollisen väärinkäytön määrittäminen) tai tarvittaessa asetuksen (ETY) N:o 3820/85 14 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen mukanaolo.	3. Tienvarsitarkastuksissa tarkastettavista tekijöistä säädetään <u>liitteessä I olevassa A osassa</u>. Tarkastuksissa voidaan keskittyä <u>johonkin tekijöistä, jos tilanne niin vaatii.</u>
3. Tiellä tehtävät tarkastukset on toteutettava syrjimättä kotipaikan perusteella ajoneuvoja tai kuljettajia.	4. Tienvarsitarkastukset on toteutettava syrjimättä. Erityisesti tarkastajat eivät saa syrjiä <u>seuraavin perustein:</u> <u>a) ajoneuvon rekisteröintivaltio;</u> <u>b) kuljettajan asuinvaltio;</u> <u>c) yrityksen sijaintivaltio;</u> <u>d) matkan lähtö- ja määräpaikka.</u>
4. Toimivaltaisten tarkastajien tehtävän helpottamiseksi heille on annettava: - luettelo tärkeimmistä tarkastuskohteista; - eri kielillä laadittu sanasto tällä hetkellä käytettävistä tieliikenteeseen liittyvistä ilmaisuista. Komissio toimittaa jäsenvaltioille tällaisen sanaston.	5. Valtuutetulla tarkastajalla on oltava a) luettelo tärkeimmistä tarkastettavista tekijöistä, <u>jotka vahvistetaan liitteessä I olevassa A osassa;</u> b) <u>tietyt tarkastusten vakiovälineet, joista säädetään liitteessä II.</u>

5. Jos toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajan tarkastus tiellä antaa aiheen olettaa, että on tehty rikkomuksia, joita ei tarkastuksen aikana voida havaita tarpeellisten tietojen puuttumisen vuoksi, niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, joita asia koskee, on avustettava toisiaan tilanteen selvittämisessä. Toimivaltaisen jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten yrityksen tiloissa tekemän tarkastuksen tulokset on ilmoitettava toiselle valtiolle, jota asia koskee.	6. Jos toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajaa tiellä tarkastettaessa tehdyt havainnot antavat aiheita epäillä sääntöjen rikkomisia, joita ei voida osoittaa kyseisen tarkastuksen aikana tarpeellisten tietojen puuttuessa, asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on autettava toisiaan tilanteen selvittämiseksi.
--	--

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i> <i>4 artikla</i>	<i>Ehdotus</i> <i>6 artikla</i>
1. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tarkastukset yrityksen tiloissa on suunniteltava ottaen huomioon aikaisempi kokemus eri liikennemuodoista. Tarkastuksia on tehtävä myös yritysten tiloissa, kun tiellä on havaittu vakavia asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 rikkomuksia.	1. Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset on suunniteltava eri liikennetyypeistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Tarkastuksia on myös toteutettava, jos tienvarsitarkastuksissa on osoitettu asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 sekä <u>direktiivin 2002/15/EY</u> vakavia rikkomisia.
2. Yritysten tiloissa tehtävissä tarkastuksissa on käytävä läpi paitsi tiellä tarkistettavat seikat, myös: - viikottaiset lepoajat ja näiden lepoaikojen väliset ajoajat; - kahden viikon ajoaikoja koskeva rajoitus; - lyhennettyjen vuorokautisten tai viikottaisten lepoaikojen korvaaminen; - piirturilevyjen käyttö tai kuljettajien työaikojen järjestäminen.	2. Yritysten tiloissa tehtäviin tarkastuksiin on sisällyttävä <u>liitteessä I olevassa A osassa vahvistetussa luettelossa olevien tekijöiden lisäksi saman liitteen B osassa luetellut tekijät.</u>
Uusi kohta	<u>3. Valtuutetulla tarkastajalla on oltava</u> <u>a) luettelo tärkeimmistä tarkastettavista tekijöistä, jotka vahvistetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa;</u> <u>b) tietyt tarkastusten vakiovälineet, joista säädetään liitteessä II.</u>

Uusi kohta	<u>4. Jäsenvaltion valtuutetun tarkastajan on tarkastusta tehdessään otettava huomioon toisen jäsenvaltion nimetyn, 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valvontaelimen antamat mahdolliset tiedot yrityksen toiminnasta kyseisessä toisessa jäsenvaltiossa.</u>
3. Tässä artiklassa säädettyjä tarkoituksia varten toimivaltaisten viranomaisten omissa tiloissaan tekemät tarkastukset pyytämiensä, yritysten antamien asiaa koskevien asiakirjojen pohjalta vastaavat yritysten tiloissa tehtyjä tarkastuksia.	5. Edellä 1-4 kohtaa sovellettaessa toimivaltaisten viranomaisten tiloissa tehdyillä tarkastuksilla, jotka perustuvat yritysten kyseisten viranomaisten pyynnöstä antamiin asiaa koskeviin asiakirjoihin tai tietoihin, on sama asema kuin yritysten tiloissa tehdyillä tarkastuksilla.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i> <i>5 artikla</i>	<i>Ehdotus</i> <i>5 artikla</i>
1. Jäsenvaltioiden on järjestettävä vähintään kahdesti vuodessa yhdenmukaistettuja valvontatoimia tarkastaakseen tiellä kuljettajia ja ajoneuvoja, jotka kuuluvat asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan.	Jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään <u>kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia</u> , joilla tarkastetaan asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvia kuljettajia ja ajoneuvoja teiden varsilla.
2. Kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaisten on, jos mahdollista, suoritettava kyseiset toimet samanaikaisesti omilla alueillaan.	Kahden tai useamman jäsenvaltion valvontaviranomaisten on toteutettava tällaiset toimet samanaikaisesti kunkin omalla alueellaan.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>7 artikla</i>
Uusi kohta	<u>1. Jäsenvaltioiden on nimettävä koordinoiva valvontaelin.</u> <u>Kyseisellä elimellä on seuraavat tehtävät:</u> <u>a) Varmistaa eri toimivaltaisten viranomaisten koordinointi yhdessä jäsenvaltiossa 4 ja 6 artiklan mukaisten toimien osalta, sekä muiden jäsenvaltioiden vastaavien elinten kanssa 5 artiklan mukaisten toimien osalta;</u>

	b) toimittaa kaksivuotiset tilastotiedot komissiolle asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti; c) laatia johdonmukainen kansallinen valvontastrategia; d) olla ensisijaisesti vastuussa muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten avustamisesta 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Kyseinen elin on edustettuna 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa komiteassa.
Uusi kohta	2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle koordinoivasta valvontaelimestä ja komissio tiedottaa asiasta muille jäsenvaltioille.
Uusi kohta	3. Jäsenvaltioiden välistä tietojen ja kokemusten vaihtoa edistetään ensisijaisesti mutta ei yksinomaan 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa komiteassa sekä muissa mahdollisissa elimissä, jotka komissio voi nimetä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>6 artikla</i>	<i>8 artikla</i>
1. Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 17 artiklan 3 kohdassa ja asetuksen (ETY) N:o 3821/85 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu kahdenvälinen tietojen vaihto on suoritettava joka 12 kuukausi ja ensimmäisen kerran kuuden kuukauden kuluttua tämän direktiivin tiedoksi antamisesta sekä yksittäistapauksessa myös jonkin jäsenvaltion erityisestä pyynnöstä.	1. Nimettyjen koordinoivien valvontaelinten, joista on ilmoitettu komissiolle 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on vaihdettava keskenään asetuksen (ETY) N:o 3820/85 17 artiklan 3 kohdassa tai asetuksen (ETY) N:o 3821/85 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti kahdenvälisesti saatavilla olevia tietoja: a) vähintään kerran kolmessa kuukaudessa 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen; b) yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltion erityisestä pyynnöstä.
Uusi kohta	2. Jäsenvaltioiden on perustettava tietojenvaihtoa varten sähköisiä järjestelmiä, joissa käytetään ymmärtämisen helpottamiseksi vakiomuotoa.

2. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on käytettävä komission laatimaa, jäsenvaltioiden kanssa sovittua vakiolomaketta.	3. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset <u>voivat</u> käyttää tähän tarkoitukseen <u>komission päätöksessä 93/172/ETY säädettyä vakiolomaketta tai ne voivat valita yhteisen järjestelmän kuultuaan komissiota.</u>
--	--

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>9 artikla</i>
Uusi kohta	<u>1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön yhteinen riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan sen mukaan, kuinka monta kertaa ja miten vakavasti kukin yritys on rikkonut asetusta (ETY) N:o 3820/85, asetusta (ETY) N:o 3821/85 tai direktiiviä 2002/15/EY.</u> <u>Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset, ja jos todetaan toistuvia rikkomisia, niille määrätään raskaampia seuraamuksia kuin muille. Komissio vahvistaa tällaisen järjestelmän täytäntöönpanoa koskevat perusteet ja yksityiskohtaiset säännöt 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua noudattaen ja ottaen huomioon, missä määrin 4 kohdassa tarkoitettuihin rikkomisiin on syyllistytty.</u>
Uusi kohta	<u>2. Jäsenvaltioiden on sisällytettävä määräamiinsä seuraamuksiin ajoneuvon väliaikainen ajokielto ja/tai matkustajaliikenteessä, ne saavat tehdä pakolliseksi kuljettajan päivittäisen lepoajan taikka peruuttaa tilapäisesti tai kokonaan yrityksen toimiluvan tai ajoluvan tai rajoittaa niitä. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.</u>
Uusi kohta	<u>3. Jäsenvaltioilla on oltava oikeasuhteisten taloudellisten seuraamusten järjestelmä, jota sovelletaan, jos yrityksen tai siihen sidoksissa olevien lähettäjien, huolitsijoiden tai alihankkijoiden toimet johtavat asetuksen (ETY) N:o 3820/85, asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tai direktiivin 2002/15/EY säännösten noudattamatta jättämisellä saavutettuun hyötyyn.</u>

Uusi kohta	<u>4. Jäsenvaltioiden on pidettävä erityisesti asetuksen (ETY) N:o 3820/85, asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tai direktiivin 2002/15/EY seuraavien säännösten rikkomisia vakavina rikoksina:</u> <u>a) vuorokautta, kuutta vuorokautta tai kahta viikkoa koskevien ajoaikarajoitusten ylittäminen vähintään 20 prosentilla;</u> <u>b) päivittäisen tai viikoittaisen vähimmäislepoajan noudattamatta jättäminen vähintään 20-prosenttisesti;</u> <u>c) tauon vähimmäisajan noudattamatta jättäminen vähintään 33-prosenttisesti;</u> <u>d) viikoittaisen 60 tunnin enimmäistyöajan ylittäminen vähintään 20 prosentilla.</u>
Uusi kohta	<u>5. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä rikkomisista määrätyt seuraamukset. Komissio tiedottaa niistä muille jäsenvaltioille.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>10 artikla</i>
Uusi kohta	<u>Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki tarvittavat toimenpiteet. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle 16 artiklassa vahvistettuun päivään mennessä.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>11 artikla</i>
Uusi kohta	<u>Komissio antaa kolmen vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa tarkastellaan määritellyistä rikkomisista jäsenvaltioiden lainsäädännössä vahvistettuja seuraamuksia.</u>
Uusi kohta	<u>Kertomuksessa on esitettävä seuraamusten erot ja tarkasteltava sitä, missä määrin tietyistä rikkomistavoista määrättäviä vähimmäis- ja enimmäisseuraamuksia olisi yhdenmukaistettava.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>12 artikla</i>
Uusi kohta	<u>1. Komissio antaa parhaita valvontatapoja koskevat käytännesäännöt 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.</u> <u>Nämä käytännesäännöt on sisällytettävä asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kaksivuotiskertomukseen.</u>
Uusi kohta	<u>2. Jäsenvaltioiden on toteutettava parhaita valvontatapoja koskevia, vähintään kerran vuodessa järjestettäviä yhteisiä koulutusohjelmia ja edistettävä vähintään kerran vuodessa tapahtuvaa koordinoivan valvontaelimen henkilöstön vaihtoa muiden jäsenvaltioiden kanssa.</u>
Uusi kohta	<u>3. Jos kuljettaja on ollut sairaus- tai vuosilomalla asetuksen (ETY) N:o 3821/85, sellaisena kuin se on muutettuna, 15 artiklan 7 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa mainittuna aikana, hänen on annettava valtuutetun tarkastajan pyynnöstä työnantajansa asianmukaisesti todistama lomake.</u> <u>Komissio laatii tällaisen lomakkeen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>13 artikla</i>
Uusi kohta	<u>1. Komissiota avustaa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.</u>
Uusi kohta	<u>2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.</u> <u>Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.</u>
Uusi kohta	<u>3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>14 artikla</i>
<u>Uusi kohta</u>	<u>Komissio vahvistaa jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen täytäntöönpanotoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on erityisesti</u> <u>a) selventää direktiivin säännöksiä ja varmistaa yhteinen lähestymistapa;</u> <u>a) edistää valvontaelinten lähestymistapojen keskinäistä johdonmukaisuutta ja</u> <u>c) helpottaa toimialan ja valvontaelinten välistä vuoropuhelua.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i> <i>15 artikla</i>
Uusi kohta	<u>Parhaiden valvontatapojen kehittymisen edellyttämät muutokset liitteeseen on hyväksyttävä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>7 artikla</i>	<i>16 artikla</i>
1. Portugalin tasavaltaa lukuun ottamatta jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1989. Portugalin tasavallan on saatettava mainitut lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1990.	Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään <u>1 päivänä tammikuuta 2006</u>. Niiden on toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle viipymättä sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi antamansa lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset.	<u>Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.</u>
Uusi kohta	<u>2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
	<i>17 artikla</i>
Uusi kohta	<u>Kumotaan direktiivi 88/599/ETY tämän direktiivin voimaantulopäivästä alkaen.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
	<i>18 artikla</i>
Uusi kohta	<u>Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.</u>

<i>Neuvoston direktiivi 88/599/ETY</i>	<i>Ehdotus</i>
<i>8 artikla</i>	<i>19 artikla</i>
Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.	Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

Politiikan ala(t): maa-, lento- ja meriliikenne

Toiminnan ala(t):

TOIMENPITEEN NIMI: EHDOTUS DIREKTIIVIKSI TIELIIKENTEEN SOSIAALILAINSÄÄDÄNNÖSTÄ ANNETTUIJEN DIREKTIIVIN 2002/15/EY JA NEUVOSTON ASETUSTEN (ETY) N:o 3820/85 JA (ETY) N:o 3821/985 TÄYTÄNTÖÖNPANOJA KOSKEVISTA VÄHIMMÄISEDELLYTYKSISTÄ

1. BUDJETTIKOHTA/-KOHDAT

B2-704A

2. NUMEROTIEDOT

2.1. Toimenpiteen kokonaismäärärahat (B osa): 40 000 euroa

2.2. Toimenpiteen soveltamisaika:

(alkamis- ja päättymisvuosi)

2.3. Monivuotinen kokonaismenoarvio:

a) Maksusitoumusmäärärahojen/maksumäärärahojen (rahoitustoimien) aikataulu
(vrt. kohta 6.1.1)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ja seur.	Yht.
Maksusitoumus- määrärahat							
Maksumäärärahat							

b) Tekninen ja hallinnollinen apu ja tukimenot (vrt. kohta 6.1.2)

MSM	40000						
MM	40000						

a+b yhteensä							
MSM	40000						
MM	40000						

- c) *Henkilöstö- ja muiden hallintomenojen kokonaisvaikutus rahoitukseen (ks. kohdat 7.2 ja 7.3)*

MSM/MM	43200						
--------	-------	--	--	--	--	--	--

a+b+c YHTEENSÄ							
MSM	83200						
MM	83200						

2.4. Yhteensopivuus ohjelmasuunnitelman ja rahoitusnäkökymien kanssa

X Ehdotus on ohjelmasuunnitelman mukainen.

[...] Ehdotus edellyttää rahoitusnäkökymien kyseisen otsakkeen ohjelmasuunnitelman muuttamista.

[...] ja tämä voi edellyttää toimielinten välisen sopimuksen määräysten soveltamista.

2.5. Vaikutukset tuloihin¹:

X Ehdotus ei vaikuta tuloihin (kyse on toimenpiteen toteuttamiseen liittyvistä teknisistä näkökohdista).

TAI

[...] Ehdotus vaikuttaa tuloihin – vaikutukset tuloihin ovat seuraavat:

(miljoonaa euroa yhden desimaalin tarkkuudella)

Budjetti-kohta	Tulot	Ennen toimenpidettä (vuosi n-1)	Tilanne toimenpiteen jälkeen					
			[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Absoluuttiset tulot							
	b) Tulojen muutokset	Δ						

3. BUDJETTITIEDOT

Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Hakijamaiden rahoitusosuus	Rahoitusnäkökymien otsake
Ei-pakoll.	Jaksotetut	EI	EI	EI	3

¹ Lisätietoja erillisessä selvityksessä.

4. OIKEUSPERUSTA

Perustamissopimuksen 71 artikla

5. KUVAUS JA PERUSTELUT

5.1. Yhteisön toiminnan tarve²

5.1.1. Toiminnan tavoitteet

Neuvoa-antavan komitean tarkoituksena on:

- tarkastella säännösten noudattamisen valvontaan liittyviä kysymyksiä ja tehdä suosituksia ja päätöksiä;
- vaihtaa parhaita valvontatapoja;
- edistää johdonmukaista lähestymistapaa direktiivin ja yhteisön muun säännösten tulkintaan ja niiden noudattamisen valvontaan.

5.1.2. Ennakkoarviointiin liittyvät toimenpiteet

Asiaa koskevia kysymyksiä on määrä käsitellä komitean sisäisissä kokouksissa.

5.1.3. Jälkiarvioinnin perusteella toteutetut toimenpiteet

Komitean näkemyksiä tehtyjen päätösten vaikutuksista on määrä arvioida sen sisäisissä kokouksissa.

5.2. Suunnitellut toimet ja yhteisön rahoitustukea koskevat yksityiskohtaiset säännöt

- Kohdeyleisö (hyödynsaajien määrä ilmoitetaan, jos mahdollista)

Yleensä tieliikennealan yritykset Euroopan unionissa ja erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä toimivat kuljettajat; jäsenvaltioiden toimivaltaiset valvontaviranomaiset.

- Ohjelmakauden (mitattavissa olevat) erityistavoitteet

Neuvoa-antava komitea avustaa seuraavissa tehtävissä:

- päätökset a) tarkastusten prosentuaalisen vähimmäisosuuden lisäämisestä; b) tienvartitarkastusten tarkistuslistan laajentamisesta; c) tarkastuksissa käytettävien yhteentoimivien vakiovälineiden määrittely; d) yrityksiä koskevien yhteisten riskinarviointiperusteiden vahvistaminen; yhteinen lähestymistapa loma- ja sairauspoissaolotodistusten antamiseen;
- sähköisen tiedonvaihtojärjestelmän kehittäminen;
- parhaiden valvontatapojen määrittely ja

² Lisätietoja erillisessä selvityksessä.

- selvän yhteisen kannan määrittäminen sääntöjen täytäntöönpanoon koko EU:ssa.

Resurssit, joita komitea tarvitsee sihteeristöä ja kokousjärjestelyjä varten, ilmoitetaan jäljempänä kohdissa 6 ja 7. Kustannukset katetaan nykyisistä budjettikohdista.

5.3. Toteutusmenetelmät

Komission päätöksen 1999/468/EY mukainen neuvoa-antava komitea.

6. RAHOITUSVAIKUTUKSET

6.1. Kokonaisrahoitusvaikutus, B-osa (koko ohjelmakaudeksi)

6.1.1. Rahoitustuki

Maksusitoumusmäärärahat (miljoonaa euroa, kolmen desimaalin tarkkuudella)

Jakautuminen	[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ja seur. varainhoitov.]	Yht.
Toimi 1							
Toimi 2							
jne.							
YHTEENSÄ							

6.1.2. Tekninen ja hallinnollinen apu, tukimenot ja tietotekniikkakustannukset (maksusitoumusmäärärahat)

	[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ja seur. varainhoitov.]	Yht.
1) Tekninen ja hallinnollinen apu							
a) Teknisen avun toimet							
b) Muu tekninen ja hallinnollinen apu: - sisäinen - ulkoinen <i>josta hallinnon IT-järjestelmien rakentamis- ja ylläpitokustannusten osuus</i>							
Kohta 1 yhteensä							

2) Tukimenot							
a) Selvitykset							
b) Asiantuntijakokoukset	40000						
c) Tiedotus ja julkaisut							
Kohta 2 yhteensä	40000						
YHTEENSÄ	40000						

6.2. Toimenpidekohtainen kustannuslaskelma, B osa (koko ohjelmakaudeksi)³

Maksusitoumusmäärärahat (miljoonaa euroa, kolmen desimaalin tarkkuudella)

Jakautuminen	Suoritteen/ tuotoksen tyyppi (hanke, asiakirja tms.)	Suoritteiden/ tuotosten määrä (yhteensä vuosiksi 1...n)	Keskimääräiset yksikkö- kustannukset	Kokonais- kustannukset (yhteensä vuosiksi 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Toimi 1</u> <i>Neuvoa-antava ryhmä</i>	Neuvo/päätös	4 kokousta vuodessa	10000	40000
KOKONAISKUSTANNUKSET				

7. VAIKUTUKSET HENKILÖSTÖÖN JA HALLINTOMENOIHIIN

7.1. Vaikutus henkilöstöön

Toimen laji		Toimenpiteen hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö		Yht.	Tehtävän kuvaus
		Vakinaisten toimien määrä	Väliaikaisten toimien määrä		
Virkamiehet tai väliaikainen henkilöstö	A B C	0,4		0,4	<i>Palvelevat komiteaa</i>
Muu henkilöstö					
Yht.		0,4		0,4	

³ Lisätietoja erillisessä selvityksessä.

7.2. Henkilöstön taloudellinen kokonaisvaikutus

Henkilöstön laji	Määrä (euroa)	Laskutapa *
Virkamiehet Väliaikainen henkilöstö	43200	0.4 x 108000 (yksikkökustannukset), osastot A1, A2, A4, A5 ja A7
Muu henkilöstö (budjettikohta mainittava)		
Yht.	43200	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

7.3. Muut toimesta johtuvat hallintomenot

Budjettikohta (numero ja nimike)	Määrä (euroa)	Laskutapa
Kokonaismääräraha (osasto A7) A0701 – Virkamatkat A07030 – Kokoukset A07031 – Pakolliset komiteat ¹ A07032 – Ei-pakolliset komiteat ¹ A07040 – Konferenssit A0705 – Selvitykset ja kuulemiset Muut menot (eriteltävä)		
Tietojärjestelmät (A-5001/A-4300)		
Muut menot: A osa (eriteltävä)		
Yht.	NOLLA	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

¹ Mainittava komitean laji sekä ryhmä, johon se kuuluu.

I.	Yhteensä vuodessa (7.2 + 7.3)	43200 €
II.	Toimen kesto	toistaiseksi
III.	Toimen kokonaiskustannukset (I x II)	43200 €

8. SEURANTA JA ARVIOINTI

8.1. Seurantajärjestelmä

Käynnissä.

8.2. Arvioinnin yksityiskohtaiset säännöt ja arviointijaksot

Neljännesvuosittain pidettävien kokousten jälkeen.

9. PETOSTEN TORJUNTATOIMET

Asiantuntijoiden kustannusselvitykset tarkistetaan komission sääntöjen mukaisesti.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

EHDOTUKSEN VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK-YRITYKSET)

EHDOTUKSEN NIMI

Ehdotus direktiiviksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/985 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä.

ASIAKIRJAN VIITENUMERO

EHDOTUS

1. *Miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet, kun otetaan huomioon toissijaisuusperiaate?*

Asiaa koskeva yhteisön lainsäädäntö pohjautuu perustamissopimuksen 71 artiklaan. Tieliikennealan organisointi kuuluu niihin keskeisiin tekijöihin, jotka vaikuttavat yhteisen liikennepolitiikan toteuttamiseen. Ottaen huomioon maantieliikenteen hallitseva asema yhteisön yleisimpänä liikennemuotona, markkinoiden avautuminen sekä tarve varmistaa, ettei liikenteenharjoittajien välinen kilpailu vääristy, on käynyt yhä tärkeämmäksi asettaa yhtenäiset tieliikennealan säännösten noudattamisen valvontaa koskevat normit, joita tulkitaan samalla tavalla koko yhteisössä. Tämä on erityisen tärkeää ottaen huomioon Keski- ja Itä-Euroopan maiden tuleva liittyminen unioniin. Koko yhteisössä viimeksi kuluneen vuosikymmenen ajan jatkunut rikkomistapausten määrän hellittämätön lisääntyminen edellyttää riittävän varoittavia toimia kaikissa jäsenvaltioissa. Tarkastusten vähimmäismäärän lisääminen on haastava mutta saavutettavissa oleva päämäärä. Kilpailun vääristymisen välttämiseksi valvonnan laatua olisi parannettava koko yhteisön laajuisesti vaihtamalla parhaita toimintatapoja, toteuttamalla yhteisiä koulutusohjelmia ja säätämällä valvonnasta vastaavan henkilöstön käytettävissä olevien välineiden vähimmäistasosta. Valvontaviranomaisten välisen koordinoinnin lisääminen sekä jäsenvaltioissa että jäsenvaltioiden välillä voi johtaa ainoastaan säännösten noudattamisen paranemiseen. Määrittelemällä, mitä rikoksia pidetään vakavina tällä alalla koko yhteisössä, voidaan edistää yhteistä lähestymistapaa ja voimavarojen priorisointia sekä vähentää jäsenvaltioiden välisiä eroja, joita jotkut häikäilemättömät toimijat saattaisivat käyttää hyväkseen.

Lainsäädännössä varaudutaan myös tulevaan digitaalisen ajopiirturin käyttöönottoon, jolla edistetään voimassa olevien sääntöjen parempaa noudattamista ja autetaan sekä valvontaviranomaisia että elinkeinonharjoittajia saamaan yleiskäsitys siitä, miten hyvin sääntöjä noudatetaan.

Ehdotus perustuu elinkeinonharjoittajilta, yksittäisiltä henkilöiltä, yhdistyksiltä ja valtiollisilta asiantuntijoilta vuosien mittaan saatuun palautteeseen, jossa on ilmaistu tarve valvonnan parantamiseen. Lisäksi ehdotuksessa on otettu huomioon yhteisön sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa koskevaan Euroopan parlamentin

ensimmäisen käsittelyn lausuntoon sisältyvät useat tarkistukset (ks. perustelujen 8, 30, 36 ja 53 kohta).

VAIKUTUKSET LIKETOIMINTAAN

2. *Keihin ehdotus vaikuttaa?*

- *Yritystoiminnan alat*

Ehdotus koskee kaikkia kuljettajia, jotka ajavat seuraavia asetuksen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja:

- a) ajoneuvot, joiden suurin sallittu paino on yli 3,5 tonnia ja
- b) ajoneuvot, joita käytetään yli yhdeksän hengen kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna.

Ehdotus koskee siis useimpia maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä harjoittavia yrityksiä.

- *Yritysten koko (pienien ja keskisuurten yritysten osuus)*

Eurooppalaisten työmarkkinaosapuolten vuonna 1995 laatiman raportin mukaan maanteiden henkilöliikenteessä on noin 1,2 miljoonaa työpaikkaa, toisen lukuun harjoitettavassa tavaraliikenteessä noin 2,1 miljoonaa työpaikkaa ja omaan lukuun harjoitettavassa tavaraliikenteessä 3–3,5 miljoonaa työpaikkaa. Eurostatin raportin (4/2000) mukaan yksi tieliikennealan yritys työllistää unionissa keskimäärin 3,3 henkeä. Tieliikenteen alalla on siis erittäin paljon pieniä ja keskisuuria yrityksiä.

- *Ovatko yritykset keskittyneet tietyille maantieteelliselle alueelle yhteisössä?*

Työntekijöiden määrän perusteella puolet jäsenvaltioista on sellaisia, joissa yritykset työllistävät keskimäärin 1–5 henkeä. Nämä jäsenvaltiot sijaitsevat pääasiassa unionin reunamailla, kuten Ruotsi, Suomi ja Irlanti, tai kuuluvat Välimeren maihin, kuten Espanja, Italia ja Kreikka. Yritysten työntekijöiden keskimäärä on suurin Benelux-maissa, Ranskassa, Saksassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

3. *Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotettuja säännöksiä?*

Liikenteenharjoittajan on organisoitava yrityksensä siten, että yrityksessä noudatetaan työaikoja, enimmäisajoaikoja, taukoja ja vähimmäislepoaikoja koskevia sääntöjä. Niille liikenteenharjoittajille, jotka ovat jo organisoineet toimintansa vaaditulla tavalla, ei pitäisi aiheutua suuria muutoksia, koska vuorokautista ajoaikaa koskevat perussäännöt pysyvät ennallaan. Työaikaa koskevat alakohtaiset säännöt tulevat kuitenkin liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden osalta voimaan 23. maaliskuuta 2005, mikä voi vaatia kuljettajan työtuntien uudelleenjärjestelyä. Näiden uusien sääntöjen noudattamisen valvonta pakottaa työntekijät olemaan entistä tietoisempia vastuustaan.

4. *Mitkä ovat ehdotuksen mahdolliset taloudelliset vaikutukset?*

- *Työllisyyteen?*

Lainkuuliaisten liikenteenharjoittajien asema vahvistuu, ja niiden markkinaosuudet voivat hyvinkin kasvaa. Edistämällä sääntöjen noudattamista pyritään varmistamaan, ettei liiallinen väsymys heikennä kuljettajan ajokykyä, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja voi parantaa myös palvelun laatua. Sääntöjen noudattamisen yleistyminen lisää tieliikenteen kuljettajan ammatin houkuttelevuutta.

- *Investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen?*

Kun liikenteenharjoittajat ja kuljettajat huomaavat, että sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa lisätään, heillä on entistä suuremmat syyt välttää sääntöjen rikkomista, ja yritys voi olla motivoituneempi panostamaan logistiikkaan aikaa ja rahaa. Aikataulujen laatimisessa on otettava huomioon tienvarsitarkastuksen mahdollisuus.

- *Yritysten kilpailukykyyn?*

Direktiivin tavoitteena on tehostaa sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa. Siten sillä tasapuolistetaan toimintaedellytyksiä ja vähennetään epävarmuutta siitä, miten sääntöjen noudattamista valvotaan kansainvälisten matkojen aikana unionin eri osissa. Tämä toimii pelotteena yrityksille, jotka rikkovat lakia voidakseen myydä palvelujaan halvemmalla hinnalla kuin kilpailijansa.

5. *Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityistarpeet (muihin ryhmiin verrattuna lievemmat tai erilaiset vaatimukset tms.)?*

Ehdotus ei sisällä tällaisia erityistoimenpiteitä, koska suurin osa direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka tuntevat nykyiset säännöt.

KUULEMINEN

6. *Luettelo ehdotuksen valmistelussa kuulluista tahoista ja niiden esittämät kannat pääpiirteittäin*

Tämä ehdotus perustuu tuloksiin, jotka saatiin kaikille jäsenvaltioille vuonna 1998 tehdystä kyselystä, joka koski sääntöjen noudattamisen tehokkaan ja toimivan valvonnan edistämiseksi tehtyjä aloitteita. Vastauksissa myönnettiin, että olisi tarpeen parantaa tarkastusten yleistä tasoa, käsitellä koulutuskysymystä ja edistää yhteistyön ja koordinoinnin parantamista sekä parhaiden toimintatapojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä. Jotkut korostivat erityisesti tarvetta määritellä yhteisesti tärkeimmät tavoitteet sekä se, millaisia rikoksia olisi pidettävä vakavina koko unionissa.

Myös valvontaviranomaisten mielipiteitä kysyttiin: Euro Control Route, jonka muodostavat kahdeksan jäsenvaltion (Yhdistynyt kuningaskunta, Irlanti, Ranska, Saksa, Benelux-maat ja Espanja) valvontaviranomaiset, välitti kommentteja useista

jäsenvaltioista. Näissä kommenteissa oltiin laajasti yhtä mieltä useimmista ehdotuksista, mutta epäiltiin myös tienvarsitarkastusten merkittävän lisäämisen käytännöllisyyttä. Lisäksi Alankomaat suhtautui epäilevästi työaikasääntöjen noudattamista koskeviin tarkastuksiin ja Yhdistynyt kuningaskunta toivoi onnistumista mitattavan muulla kuin pelkällä tarkastusten lisäämisellä. Koska jäsenvaltiot ovat pitäneet työajan noudattamisen riittävää valvontaa tärkeänä alakohtaisesta työaikadirektiivistä neuvostossa käydyissä keskusteluissa, komissio katsoo, että ei pitäisi jättää käyttämättä mahdollisuutta yhdenmukaistaa työaikasäännösten noudattamisen valvontaa.

Ehdotusta luonnosteltaessa otettiin huomioon työmarkkinaosapuolten epäviralliset näkemykset direktiivin tarkistamisesta. Maantiekuljetusten alakohtaisenkomitean 24. tammikuuta 2003 pidetyn kuulemisen jälkeen ehdottamaa virallista yhteistä vastausta odotetaan kuitenkin edelleen.

Euroopan parlamentin näkemykset, jotka sisältyvät sen komission ehdotuksesta KOM(2001) 573 lopullinen¹ 14. tammikuuta antamaan lausuntoon, on otettu huomioon ehdotuksen rungossa.

¹ Katso alaviite 20.