



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 21.6.2006
KOM(2006) 321 lõplik

KOMISJONI ARUANNE

**teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitleva määruse
(EMÜ) nr 3820/85 rakendamise kohta ajavahemikul 2001–2002
(komisjoni 22. aruanne autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide rakendamise
kohta)**

{SEC(2006)791}

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Käesoleva aruanne on nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 rakendamist käsitlevate komisjoni aruannete seerias kuues. Sellega nähakse ette arengusuunad ja statistika, mis hõlmavad liikmesriikide kontrollimist ja täitetoiminguid ajavahemikul 2001–2002 seoses määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätetega sõiduaja, puhkeaja ja sõidu vaheaegade kohta. Aruanne põhineb liikmesriikidelt saadud statistilistel andmetel ja hõlmab nende seisukohti kõnealuse määruse rakendamise kohta.

Käesoleva perioodi kohta esitasid komisjonile andmeid kõik liikmesriigid. Kahjuks ei esitanud mõned liikmesriigid oma andmeid määratud tähtajaks. Teised liikmesriigid ei ole seni oma üldarve eristanud ning nende aruanded ei ole ühtsed. See on aeglustanud aruande koostamist ja piiranud ka statistiliste andmete õigeaegset ja tõhusat võrdlust.

Kümme liikmesriiki, nimelt Taani, Saksamaa, Hispaania, Prantsusmaa, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Austria, Rootsi ja Suurbritannia on suurendanud teeäärsete kontrollitavate tööpäevade arvu. Teised liikmesriigid on ette näinud kontrollitavate tööpäevade arvu vähendamise. Üldiselt on kontrollitavate tööpäevade arv (riigisisised ja riigivälised kokku) aastatel 2001–2002 suurenenud.

Üksteist liikmesriiki, nimelt Taani, Saksamaa, Hispaania, Prantsusmaa, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Austria, Portugal, Rootsi ja Suurbritannia on suurendanud teeäärsete teostatud kontrollimiste arvu. Teised liikmesriigid näitasid selles osas vähenemistendentsi. Äriühingu territooriumil kontrollitud sõidukijuhtide arv on üldiselt vähenenud.

Kõik liikmesriigid läbisid hõlpsasti elukutseliste juhtide tööpäevade 1%lise baaskontrollstandardi; Saksamaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Luksemburg ja Suurbritannia ületasid 2%lise baaskontrollstandardi.

Liikmesriigid on teatanud mõnest aruandeperioodil ja pärast seda tehtud algatusest. Taani, Norra, Soome ja Rootsi on nimetatud perioodi jooksul teostanud kooskõlastatud kontrollimisi. Komisjon märgib, et **koostöö on endiselt erandlik**, kuna enamik liikmesriike teevad üksteisega koostööd vaid aeg-ajalt. Ühenduse uued õigusaktid tööaja kohta jõustusid 23. märtsil 2005. Kõnealuse määruse täiendava elemendina näitab see positiivset arengutendentsi. Liikmesriigid on kohustatud tagama, et 2006. aasta algul on kõikidele uutele sõidukitele installeeritud digitaalne sõidumeerik.

Dokumenteeritud rikkumiste üldarv on mitmes liikmesriigis siiski jätkuvalt suurenenud. Tiheda konkurentsiga turul, kus äriühingud püüavad kulusid minimaalsena hoida, tuleb võtta meetmeid oluliste eeskirjade parema täitmise tagamiseks. Iga 100 kontrollitava tööpäeva kohta tuvastasid Euroopa õiguskaitseorganid keskmiselt 1,69 rikkumist. Komisjon soodustaks sihipärasemat lähenemist, mis põhineb olemasolevate piiratud ressursside riski hindamisel. Praegust olukorda ei saa lasta halvemaks muutuda. Ainult kooskõlastatumalt koostatud eeskirjad ning liikmesriikide suuremad jõupingutused ja investeeringud täitetoimingute osas võivad tagada maanteetranspordisektoris ühenduse sotsiaalsete normide täitmise.

1. SISSEJUHATUS

Käesolev aruanne, mis hõlmab ajavahemikku 2001–2002, on nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85¹ rakendamist käsitlevate komisjoni aruannete seerias kuues. Kõnealune aruanne põhineb liikmesriikidelt saadud tüüpvormis andmetel, mis on esitatud vastavalt komisjoni 22. veebruari 1993. aasta otsusele.²

Kõik liikmesriigid on komisjonile andmete esitamiseks kasutanud tüüpvormi. Suuremas osas on nende vastused täielikud, kuid kõik ei ole ikka veel ühtsed ning mõned esitatud andmed on puudulikud või mõnes osas ebapiisavad. Vastuste esitamine (eriti Iirimaa puhul) on viibinud, ning Kreeka, Luksemburgi ja Portugali andmed olid puudulikud.

Standardvormi kasutamine aitab siiski komisjonil möödunud perioodi statistikaandmeid paremini analüüsida ja võrrelda. Käesoleva aruandega nähakse ette kõik liikmesriikide teatatud algatused ning hõlmatakse viimased ühenduse tasandi arengusuunad.

2. KOONDTABELID

2.1. Kontroll: kokkuvõte

Tegelikult kontrollitud päevade arv kontrollitavate tööpäevade miinimumarvust

Liikmesriik	- a - Kontrollitavate tööpäevade miinimum arv	- b - Kontrollitud tööpäevade arv (riigisisised)	- c - Kontrollitud tööpäevade arv (riigivälised)	- d - Kontrollitud tööpäevade üldarv	- e - Kontrollitud päevade kontrollitavate tööpäevade miinimumarvust (d/a) arv
Austria	439 090	477 155	231 478	708 633	1,61
Belgia	720 280	555 387	297 911	853 298	1,18
Taani	209 000	280 595	28 193	308 788	1,48
Soome	270 160	312.310	50 778	363 088	1,34
Prantsusmaa	2 500 000	5 999 030	1 176 688	7 175 718	2,87

¹ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1.

² EÜT L 72, 25.3.1993, lk 33.

Saksamaa	3 470 040	7 691 352	6 858 957	14 550 309	4,19
Kreeka ³	4 883	34 616	5 512	40 128	8,21
Iirimaa	585 046	873 123	2 038	875 161	1,49
Itaalia	2 189 651	4 191 031	130 898	4 321 929	1,97
Luksemburg	81 398	139 567	37 362	176 929	2,17
Madalmaad	546 922	541 430	56 666	598 096	1,09
Portugal ⁴	585 077			650 224	1,11
Hispaania	2 016 000	4 231 802	445 872	4 677 674	2,32
Rootsi	440 000	464 456	89 717	554 173	1,25
Ühendkuningriik	2 061 880	3 985 245	183 230	4 168 475	2,02

2.2. Õigusrikkumised: kokkuvõte

Dokumenteeritud rikkumiste arv: määruse (EMÜ) nr 3820/85 artiklid 6, 7, 8 ja 14

Liikmesriikide ülevaade

Liikmesriik	REISIJAD				KAUBAD				Kokku
	Kodanikud	EMÜ	Kolm. riik	Riigiväl. kodanikud	:Kodanik	EMÜ	Kolmand. riigid	Riigiväl. kodanikud	
Austria	2 277	1 134	1 123	2 257	26 536	9 772	6 479	16 251	47 321
Belgia	125	84	19	103	2284	3219	424	3643	6155
Taani	150	2		2	2 632	27		27	2 811
Soome	671		3	3	12 968	10	111	121	13 763
Prantsusmaa	118 840	20 331		20 331					139 171
Saksamaa	20 626	2 256	2 226	4 482	609 534	91 316	54 575	145 891	780 533

³ Komisjoni arvutuste kohaselt peaks kontrollitavate tööpäevade miinimumarv (a) olema 9766.40, järelikult on Kreeka saavutanud 4,1%lise jõustamistaseme.

⁴ Käesoleva kasutuse jaoks oli kättesaadav vaid üldstatistika.

Kreeka *									
Iirimaa	229	66		66	6 930	177			7 579
Itaalia	8 903	177	5	182	43 562	396	21	417	53 064
Luksemburg	2	18	0	18	246	137	5	142	408
Madalmaad	2315	16	7	23	5 634	950	250	1 200	9 172
Portugal *									
Hispaania	2 360	132	93	225	34 513	2 831	251	3 082	40 180
Rootsi	732	180	14	194	2 593	597	67	664	4 183
Ühend- kuningriik	2 649	18	27	45	32 055	4 536	1025	5 561	40 310

* Liikmesriik ei ole andmeid esitanud.

Dokumenteeritud rikkumiste arv: määruse (EMÜ) nr 3820/85 artiklid 6, 7, 8 ja 14

Ülevaade rikkumistest kategooriate kaupa (sealhulgas reisijad ja kaubad, kodanikud, EMÜ ja kolmandad riigid)

Artikkel	Rikkumise tüüp	Rikkumiste arv:
6	Sõiduaeg	425 327
7	Vaheajad	333 401
8	Puhkeajad	416 783
14	Sõiduplaan ja töögraafik	7 868
Kokku		1 183 379

3. SUHTED JA KOOSTÖÖ LIIKMESRIIKIDE VAHEL

Mõned liikmesriigid näitasid kooskõlastatud kontrollimiste osas head eeskuju.

Rootsi viis kooskõlastatud kontrollimisi läbi koos Taani, Norra ja Soomega.

Saksamaa politsei, kellel oli Austrialt saadud luba kontrollida sõidukeid Austria teedel, töötas Kundli (Tirool) tehnikontrolli piirkonnas koos oma Austria kolleegidega.

4. JÄRELDUSED JA KOMMENTAARID

4.1. Liikmesriikide ettepanekud

Saksamaa teeb ettepaneku aruande uueks tüüpvormiks. Ta soovib lisada järgmised andmed.

1. Eesmärgi ja tegelike arvude võrdlus, mis põhineb eespool nimetatud vormil või samalaadsel vormil. Praegu võib nõuetele vastavuse määra kindlaks määrata vaid lisaarvutuste abil.
2. Direktiivi (EMÜ) 3821/85 rikkumised. Niisugused rikkumised on sageli seotud määruse (EMÜ) nr 3820/85 rikkumistega ning ei ole seepärast vähem olulised.
3. Ülevaade direktiivi (EMÜ) 3820/85 artiklis 17 sätestatud teabevahetusest ja direktiivi 88/599/EMÜ artiklis 5 kokkulepitud liikmesriikidevahelisest koostööst. Ebarahuldav on asjaolu, et mitte kõik liikmesriigid ei täida kõnealust sätet ja seepärast tuleks komisjonil seda oma järelevalvetoimingute käigus arvesse võtta.
4. Pärast määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja direktiivi 88/599/EMÜ lisamist Euroopa Majanduspiirkonna lepingusse (EÜT L 1, 3. 1. 1994, lk 433) kohaldatakse kõnealuseid õigusakte Euroopa Majanduspiirkonnas ka ELi-väliste lepinguosaliste suhtes. 1993. aasta aruande tüüpvorm seda ei võimalda, kuna tehakse vahet vaid EMÜ liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel. Järelikult tuleb teised EMP riigid lisada kolmandate riikide veergu, kuigi neid tuleb käsitleda ELi (EMÜ) liikmesriikidena alates sellest ajast, kui asjakohased määrused on lisatud Euroopa Majanduspiirkonna lepingusse.

Komisjon kavatseb kõnealust küsimust käsitleda uue määruse alusel loodava komitee töö raames.

4.2. Komisjonipoolsed järeldused ja kommentaarid

Kehtivad õigusaktid näevad maanteeveoettevõtjatele jätkuvalt ette ühenduse ühtse standardi maksimaalse sõiduaja ja puhkeaegade jaoks. Nende rakendamisel liikmesriikides on oluline osa liiklusohutuse edendamisel ja ausal konkurentsil ELis.

Komisjon on siiski teadlik, et liikmesriikidel on kõnealuste õigusaktide tõlgendamisel ja jõustamisel erinevad arusaamad. Kontrollimisi teostati igas liikmesriigis erineva intensiivsuse ja sagedusega ning sageli erinevate ametiasutuste poolt, kes tegutsesid erinevate prioriteetide ja riigisiseste eeskirjade alusel. Lisaks on karistused eeskirjade rikkumiste eest olnud erineva rangusastmega. Sageli ei ole liikmesriikide edastatud teave kooskõlastatud ja seepärast võib olla küllalt keeruline teha täpseid võrdlusi. Komisjon tunnustab ka liikmesriikidevahelise koostöö vajadust, et tagada ühtlustatud jõustamine.

Sellepärast on ta kõnealuste probleemide lahendamiseks kavandanud kolm meetet: esiteks määruse läbivaatamine eeskirjade lihtsustamise, selgitamise ja ajakohastamise eesmärgil; teiseks hiljuti direktiivi 88/599/EMÜ rakendamise läbivaatamine, et

parandada täitetoimingute kvantiteeti ja kvaliteeti, soodustada õiguskaitseorganite koostööd nii liikmesriikide sees kui ka nende vahel ja selgitada rakendamisprioriteete. Lõpuks tuleb otsustavalt tegutseda, et tagada digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtt, et vähendada pettust ja hõlbustada kiiret, täpset ja üksikasjalikumat andmete salvestamist, säilitamist ja kontrollimist.

4.2.1. Infot on saadud rohkem ja mittetäielikke andmeid on vähem, kuid probleem püsib endiselt

Käesoleva aruandeperioodi kohta edastasid tüüpvormi kasutades teavet kõik liikmesriigid ning enamik liikmesriike suutis edastada üksikasjalikumaid andmeid. Komisjon ei saa siiski andmeid õigeaegselt ning see takistab terviklikku võrdlust ja aeglustab aruande lõplikku vormistamist. Lõpuks saadud ebaõiged arvud takistavad ka terviklikku võrdlust liikmesriikide vahel. Lisaks sellele ei esitanud Taani komisjonile oma andmeid äriühingu territooriumil kontrollitud sõidukijuhtide arvu kohta. Kreeka ei esitanud andmeid rikkumiste kohta. Belgia ei koondanud oma andmeid. Selle asemel, et eristada kodanikke ja mitte-kodanikke, teeb Prantsusmaa endiselt vahet residentide ja mitte-residentide vahel, mis raskendab võrdlust teiste liikmesriikide statistikaga. Liikmesriikidele meenutatakse, et määrus⁵ mitte üksnes ei pane erikohustust selle teabe edastamiseks, vaid määrab kindlaks ka selle komisjonile saatmise tähtaja 30. septembril pärast asjaomase kaheaastase perioodi möödumist.

4.2.2. Kõik liikmesriigid saavutasid kontrollimiste miinimumtaseme

Eelmise aruandeperioodiga (1999–2000)⁶ võrreldes registreeris kuus liikmesriiki, nimelt Saksamaa, Prantsusmaa, Madalamaad, Luksemburg, Austria ja Ühendkuningriik, kontrollimiste arvu kasvu.

Liikmesriigid saavutasid üldiselt kergelt 1%lise põhistandardi. Saksamaa, Hispaania ja Prantsusmaa ületasid jätkuvalt rohkem 2% taseme. Sõiduaja ning puhkeaja rikkumiste arv suurenes, kuigi kõikide muude rikkumiste arvu vähenes

Ainult Itaalias, Irimaal, Madalamaades ja Rootsis on rikkumiste arv artikli 6 (sõiduaeg) osas vähenenud. Puhkeajaga seotud rikkumiste üldarv on eelmise aruandeperioodiga suurenenud. Võrreldes eelmise perioodiga on vahepeal sõiduvaheaja rikkumiste arv vähenenud (eriti Austrias, Soomes, Rootsis). Vähenemist oli märgata ka artikli 14 kohaselt sõiduplaani ja töögraafikuga seotud tuvastatud rikkumiste arvu osas.

Enamik liikmesriike on esitanud piisavaid andmeid asjaomase perioodi eeskirjarikkumiste kohta. Ühendkuningriigi esitatud andmed kajastavad jätkuvalt raskusi, et sõiduaja, puhkeaja ja sõiduvaheaegade rikkumiste arve eristada.

4.2.3. Mitmes liikmesriigis on dokumenteeritud rikkumiste arv suurenenud

Käesoleval aruandeperioodil on mõnes liikmesriigis rikkumiste üldarv suurenenud, näiteks Saksamaal, Austrias ja Ühendkuningriigis. Kõnealune suurenemine võib

⁵ Artikkel 16(2)

⁶ KOM(2004) 360 lõplik, 30.4.2004.

kajastada erinevaid tegureid: toimepandud rikkumiste arvu tegelikku suurenemist, täitevasutuste eesmärgipärasemat jõupingutust või statistiliste andmete paremat kogumist. Sellega on seotud fakt, et sel ajal, kui Taanis, Saksamaal, Hispaanias, Prantsusmaal, Luksemburgis, Madalamaaades ja Ühendkuningriigis kontrollitud tööpäevade üldarv suurenes, siis Belgias, Iirimaa, Itaalias, Austrias, Soomes ja Rootsis kontrollitud tööpäevade arv vähenes.

Isegi kui mitmed liikmesriigid on teatanud tuvastatud rikkumiste üldarvu suurenemisest, on kogu ELis üldiselt võimalik nentida kõnealuse arvu vähest suurenemist. Ajavahemikul 1999–2000 dokumenteeriti kokku 1 173 122 rikkumist ja ajavahemikul 2000–2001 kokku 1 180 334 rikkumist.

Kontrollimiste arvu tõhustamine või vähendamine ei vii automaatselt tuvastatud rikkumiste arvu vastavasisuliselisele suurenemisele või vähenemisele. Kuna kõnealune suhe võib mõnel juhul kajastada hoiatavat mõju või sagedasemate täitetoimingute hoiatavat mõju, siis on ilmne, et paljude liikmesriikide jaoks tähendab sagedasem täitetoiming kasvava probleemi esiletoomist.

4.2.4. Tuvastatud rikkumiste edukuse määr on väga erinev

Tuvastatud rikkumiste suhe kontrollitud tööpäevade üldarvusse näitab võimalike seaduserikkujate tabamisel liikmesriigiti suuri erinevusi. Ajavahemikul 2001-2002 olid Austria, Saksamaa ja Soome kõige edukamad keskmiselt 6,67, 5,36 ja 3,79 tuvastatud rikkumisega 100 kontrollitud tööpäeva kohta asjaomasel perioodil. Osades liikmesriikides oli tuvastamise tase – üks rikkumine (Prantsusmaa, Itaalia, Madalamaad) 100 kontrollitud tööpäeva kohta, kuid ülejäänud liikmesriigid ei saavutanud kõnealust määra.

Kõnealune suhtarvude erinevus võib viidata liikmesriikidevahelisest kogemuste ja parimate tavade vahetamisest saadavatele võimalikele kasuteguritele ning kõige tõhusamale ja riigisisiselt otstarbekamale tegevusele kogu ühenduses.

4.2.5. Nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja 3821/85 tõlgendamine Euroopa Ühenduste Kohtu otsuste alusel. Käsitletud ajavahemik 2001–2002

Ajavahemikul 1. jaanuar 2001 kuni 31. detsember 2002 ei ole Euroopa Ühenduste Kohus nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja 3821/85 kohta ühtegi otsust vastu võtnud.

4.2.6. Digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtt

Komisjon võttis 13. juunil 2002 vastu määruse (EÜ) nr 1360/2002, millega kohandatakse seitsmendat korda nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta. Komisjoni määruse lisa 1B sisaldab nõukogu määrusega (EÜ) nr 2135/98 kehtestatud digitaalse sõidumeeriku tehnilisi nõudeid. Kehtivate sätete kohaselt oli kavas muuta digitaalne sõidumeerik kõigile uutele sõidukitele kohustuslikuks pärast 5. augustit 2004. Tüübikinnitusega digitaalsed sõidumeerikud ei olnud sõidukitootjate jaoks tähtajal, 5. augustil 2003, kättesaadavad; kasutuselevõtu tähtaeg (lubatud viibimisega kuni 1. jaanuar 2006) lükati edasi 5. augustile 2005. Kõnealust tähtaega pikendati 2006. aasta maini, et võtta arvesse käesoleva kokkuleppe uusi sätteid autovedusid käsitlevaid uusi sotsiaalõigusnorme.

Digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtu peamine eesmärk on jõustamise parandamine. See on ka oluline stiimul võrdsete tegevustingimuste edendamisel, et soodustada kõnealuse määruse ühtlustatud rakendamist ja praktilise täitmise ühtset lähenemisviisi. Digitaalne sõidumeerik kohustab õiguskaitseorganeid oluliselt ajakohastama eeskirjade rakendamise ja õiguserikkujale süüdistuse esitamise viise. Komisjoni toetatav vastavasisuline projekt on pooleli. Projekt võimaldab liikmesriikidel välja töötada ühiseid rakendamisplaane, võimalusi teabevahetuseks ning ühtlustatud ja tõhusamate lahenduste arendamiseks. Selle tulemusel tõhustatakse sõidukijuhtide töötunde käsitlevate eeskirjade rakendamist, mis parandab märkimisväärselt panuse liiklusohutust, sõidukijuhtide töötingimusi ja ausa konkurentsi. 2004. aasta oktoobris esitati projekti lõplik aruanne ning ajavahemikul 2005–2008 toimuva järelkontrolliga toetatakse rakendamist uutes liikmesriikides ning teostatakse koolitus- ja kommunikatsioonitegevust (näiteks veebisaidid, kasutajatugi).

4.2.7. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 läbivaatamine

Euroopa transpordipoliitika valges raamatus aastani 2010: aeg otsustada (KOM (2001)370), sätestab komisjon järgmist: „ELi õigusnormid maanteetranspordi, eriti töötingimuste kohta ei ole mitte ainult puudulikud; peaaegu kõiki neid on ka väga halvasti rakendatud. Õigusnormide nõrk rakendamine tekitab probleeme. Järelikult sõltub ühenduse ja riigisiseste õigusnormide tõhusus täpsest, erapooletust rakendamisest kogu ühenduses.“ Olukorra parandamiseks kavatseb komisjon toetada ühenduse maanteetranspordi õigusaktide tõhusat, ühtset tõlgendust, rakendamist ja järelevalvet. Ühtne tõlgendamine käivitati ettepanekuga uue määruse jaoks.⁷ Ettepaneku põhieesmärk oli määruse lihtsustamine, selgitamine ja ajakohastamine. Ettepanek tugevdab sätteid tööandja vastutuse kohta, seab sisse liiklusinspektoritele ekterritoriaalsuse ja tõsiste eeskirjade rikkumiste puhul üldsanktsioonina sõidukite tõkestamise. Riigi õiguskaitseorganite esindajatest on loodud nõuandekomitee, et soodustada jätkuvat osalemist ja kohustust kõnealuse määruse rakendamisel. 2. veebruaril 2006 kinnitasid Euroopa Parlament ja nõukogu uue määruse lõplikult ja see jõustub 20 päeva pärast selle avaldamist (eeldatavasti mais 2006). Kõnealuse määruse sätteid kohaldatakse ühe aasta pärast, välja arvatud digitaalse sõidumeeriku kohest kohaldamist käsitlevad sätted.

4.2.8. Direktiivi 88/599/EMÜ läbivaatamine

Komisjoni eesmärgiks on direktiivi 88/599/EMÜ⁸ läbivaatamise ettepanekuga parandada ka kontrollimiste ja sanktsioonide rakendamist, tõhusust ja ühtsust. Tema kolm eesmärki oli: parandada kontrollimiste kvantiteeti ja kvaliteeti, julgustada tihedamat koostööd õiguskaitseorganite vahel ja pöörata tähelepanu sanktsioonide ühtlustamisele.

Kontrollimiste suurenenud kvantiteedist lähtuvalt on elukutseliste sõidukijuhtide tööpäevade kontrollimiste miinimumsuhtarv suurenenud 1%lt 3%le; üldise suhtarvu hulgas on maanteeäärsete kontrollimiste miinimumsuhtarv suurenenud 15%lt 25%le ja äriühingu territooriumil läbiviidud kontrollimiste arv 25%lt 50%le.

⁷ KOM(2001) 573 lõplik, 12.10.2001.

⁸ KOM(2003) 628 lõplik, 21.10.2003.

Paranenud kvaliteedist lähtuvalt nähakse ettepanekuga ette: igas liikmesriigis üks juhtiv koordineeriv õiguskaitseasutus, mis arendab, avaldab ja rakendab täitevstrateegiat; järelevalvepersonali, kes on piisavalt varustatud koostalitlusliku baasvarustusega ja koolitatud koostöös teiste liikmesriikide teenistustega; maanteed infrastruktuuri kontrollimiste teostamiseks piisavad teelaiendid või teeninduspunktid. Nii pisteliste kui ka sihipäraste kontrollimisi on vaja kasutada ühist riski hindamissüsteemi.

Koostöö liikmesriikide õiguskaitseasutuste vahel on tagatud kooskõlastatud tegevuste suurenenud vajadusega, elektroonilise sidevõrgu kaudu edastatava parema teabevahetusega ning õiguskaitseasutuste alalise komitee direktiivi rakendamise selgitamisega, sidusa lähenemisviisi julgustamisega ning tööstuse ja asutuste vahelise dialoogi lihtsustamisega.

Sanktsioonide seisukohast tagatakse ettepanekuga, et liikmesriigid hõlmavad ja kasutavad oma olemasolevate sanktsioonide raames ettevõtjate litsentside või juhilubade ajutist peatamist, tühistamist, peatamist või piiramist, kasutades kõike tõhusalt, proportsionaalselt ja hoiatavalt. Ettepanekuga toetatakse ka võrdeliste rahaliste sanktsioonide kaasamist kogu transpordiahela jaoks, kus rikkumised tooks kaasa majandusliku kasu. Lõpuks sisaldab ettepanek nimekirja rikkumistest, mida üldiselt peetakse tõsisteks ning mis seepärast peaksid saama nõuetekohase karistuse.

Uue direktiivi sätete osas lepiti nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel lõplikult kokku 2. veebruaril 2006. Kõnealune direktiiv jõustub 20 päeva pärast selle avaldamist (mais 2006) ja liikmesriikidel on 30. aprillini 2007 aega selle direktiivi ülevõtmiseks oma õigusesse.

4.2.9. Tööaja kasutuselevõtt maanteetranspordisektori jaoks: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta võeti vastu 11. märtsil 2002. Kõnealuse direktiivi ning maanteetranspordisektori jaoks mõeldud üldise tööajadirektiivi 2003/88/EÜ (tööaja korralduse teatavate aspektide kohta) rakendamine eeldab nende ülevõtmist liikmesriikide siseriiklikku õigusesse. Sektoriviisilise lähenemise direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmise tähtaeg oli 23. märts 2005. Kaks liikmesriiki, Soome ja Hispaania, andsid sisse ühisavalduse enne, kui Euroopa Kohus jõudis tühistada sektorispetsiifilise direktiivi osaliselt või tervikuna. Kohus lükkas nende avalduse tagasi 4. septembril 2004.

Komisjon on veendunud, et kui direktiivi rakendatakse kõigis liikmesriikides, aitab see kaasa autovedude alase liikuva tegevusega seotud isikute sotsiaalsete tingimuste ja ka liiklusohutuse parandamisele.

4.2.10. Kokkuvõtvad märkused

Sõiduaja ja puhkeaja eeskirjade tõhus rakendamine teenib igäühe huve. Komisjon jätkab liikmesriikide julgustamist, et suurendada nii kontrollimiste kvantiteeti ja kvaliteeti ning tugevdada nende rakendamist kõigis liikmesriikides kui ka ette võtta koostöö-alaseid algatusi, et soodustada teabe- ja töötajate vahetust ning viia läbi

ühiskoolitusi. Need tegevused aitavad kaasa täitetoimingute parandamisele ja võimaldavad ühiselt paremini mõista kõnealuse määruse rakendamist.

Liikmesriikidele meenutatakse, et määrus mitte üksnes ei pane erikohustust selle teabe edastamiseks, vaid määrab kindlaks ka selle komisjonile saatmise tähtaja 30. septembril pärast asjaomase kaheaastase perioodi möödumist.

Komisjon on kindel, et kõik liikmesriigid on saavutanud elukutseliste sõidukijuhtide tööpäevade 1%lise rakendamise taseme. Lisaks sellele on esimest korda kõik esitanud andmed tüüpvormi kasutades. Kuid tulemused on siiski murettekitavad. Rikkumisi on liiga palju ja võrreldes eelmiste aruannetega suureneb nende arv jätkuvalt. Tiheda konkurentsiga turul, kus äriühingud püüavad kulusid minimaalsena hoida, tuleb võtta meetmeid oluliste eeskirjade parema täitmise tagamiseks.

Sel põhjusel leiab komisjon, et kaks ettepanekut on olulised põhieeskirjade lihtsustamiseks, selgitamiseks ja kaasajastamiseks ning täitetoimingute parandamiseks. See juhiks tähelepanu ka sellele, et tööstus püüab innukalt tagada, et uusi tööaja eeskirju kohaldatakse ja jõustatakse ühtselt ja ausalt kogu ühenduses, selleks, et vältida konkurentsi moonutamist. Eeldatakse ka seda, et liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtuks, et lihtsustada võltsimiskindlat andmete pikaajalist salvestamist ning andmete kiiret ja täpset allalaadimist ja kontrollimist.

Ainult kooskõlastatumalt koostatud eeskirjad ning liikmesriikide suuremad jõupingutused ja investeeringud täitetoimingute osas võivad tagada maanteetranspordisektoris ühenduse sotsiaalsete normide täitmise.

Seda arvestades jätkab komisjon selle valdkonna arengu jälgimist kõigis liikmesriikides, et tagada sotsiaaloiguskorralduste ühtlustatud rakendamine, soodustada häid tavasid ning tugevdada rakendamise taset ja tõhusust.