



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 27.6.2005
KOM(2005) 302 lopullinen

2003/0255 (COD)

KOMISSION LAUSUNTO

**EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan c alakohdan
nojalla Euroopan parlamentin ehdottamista tarkistuksista neuvoston yhteiseen kantaan
ehdotuksesta**

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

**tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevien direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston
asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 täytäntöönpanon vähimmäisedellytyksistä**

KOMISSION EHDOTUSTA MUUTTAVA

EY:n perustamissopimuksen 250 (2) artiklan nojalla

KOMISSION LAUSUNTO

EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan c alakohdan nojalla Euroopan parlamentin ehdottamista tarkistuksista neuvoston yhteiseen kantaan ehdotuksesta

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevien direktiivin 2002/15/EY ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 täytäntöönpanon vähimmäisedellytyksistä

1. JOHDANTO

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan c alakohdan mukaan komissio antaa lausunnon Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä ehdottamista tarkistuksista. Tämä on komission lausunto Euroopan parlamentin ehdottamista 35 tarkistuksesta.

2. TAUSTAA

Ehdotus toimitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle (asiakirja KOM(2003) 628 lopullinen - 2003/0255(COD))	2 päivänä joulukuuta 2003
Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa	3 päivänä kesäkuuta 2004
Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä	20 päivänä huhtikuuta 2004
Yhteinen kanta vahvistettiin määräenemmistöllä	9 päivänä joulukuuta 2004
Euroopan parlamentti hyväksyi toisessa käsittelyssä päätöslauselman, joka sisältää 35 tarkistusta yhteiseen kantaan	13 päivänä huhtikuuta 2005

3. EHDOTUKSEN TARKOITUS

Komission ehdotuksella pyritään parantamaan yhteisön sosiaalilainsäädännön noudattamista lisäämällä tarkastusten määrää, parantamalla valvontatoimien laatua ja käsittelemällä rikkomuksia ja seuraamuksia koskevan lähestymistavan yhdenmukaistamista.

Komissio ehdotti, että tarkastusten vähimmäismäärää lisättäisiin viipymättä kolmeen prosenttiin ja että näistä tarkastuksista tehtäisiin yritysten toimitiloissa vähintään 50 prosenttia nykyisten 25 prosentin sijaan ja tienvarsilla vähintään 30 prosenttia nykyisten 15 prosentin sijaan. Komissio ehdotti myös, että yhdenmukaistettujen tarkastusten vähimmäismäärää lisättäisiin kahdesta tarkastuksesta kuuteen tarkastukseen vuodessa, jotta voitaisiin edistää valvontaviranomaisten yhteistyötä ja parhaiden toimintatapojen vaihtoa.

Valvontatoimien laadun parantamiseksi komissio ehdotti, että valvontahenkilöstölle annettaisiin tietty vähimmäiskoulutus ja -välineet ja jäsenvaltiot laatisivat kansallisen valvontastrategian, joka pantaisiin täytäntöön. Se ehdotti myös, että strategiaa johtamaan nimitettäisiin koordinointielin, joka pitäisi yhteyttä muiden jäsenvaltioiden valvontaviranomaisiin. Tieinfrastruktuuria olisi kehitettävä luomalla riittävästi pysäköintialueita, joilla kuljettajat voisivat levätä ja jotka helpottaisivat tienvarsitarkastuksia. Eri jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten yhteistyötä varten olisi perustettava komitea, joka helpottaisi parhaiden toimintatapojen vaihtoa, laatisi yrityksiä koskevia yhteisiä riskinarviointisääntöjä valvontatoimien kohdentamiseksi ja sopisi yhtenäisistä asiakirjoista, joilla todistettaisiin sairaana tai lomalla olo, sekä yhteisen sähköisen tiedonvaihdon perusteista. Lisäksi komissio ehdotti yhteisiä koulutusohjelmia.

Komissio ehdotti, että yhteisen lähestymistavan soveltamiseksi sääntöjen rikkomiseen ja seuraamuksiin jäsenvaltiot antaisivat valvontaviranomaisilleen mahdollisuuden määrätä muiden seuraamusten ohella ajoneuvoja väliaikaiseen ajokieltoon. Lisäksi ehdotettiin oikeasuhteisia taloudellisia seuraamuksia niitä kuljetusketjun toimijoita varten, jotka ovat hyötäneet taloudellisesti sääntöjen rikkomisesta. Vakavista rikkomisista laadittiin yleinen luettelo, ja jäsenvaltioiden edellytettiin ilmoittavan niistä määrättävät seuraamukset. Tarkoitus oli, että komissio laatii ilmoitusten perusteella kertomuksen, jossa tarkastellaan vakavasta sääntöjen rikkomisesta määrättäviä seuraamuksia ja tehdään päätelmiä siitä, missä määrin seuraamuksia olisi yhdenmukaistettava.

4. KOMISSION LAUSUNTO EUROOPAN PARLAMENTIN EHDOTTAMISTA TARKISTUKSISTA

4.1. Komission hyväksymät tarkistukset

Yleisesti ottaen komissio voi hyväksyä yhteensä 35 tarkistuksesta 26 tarkistusta. Seuraavat 20 hyväksytään sellaisinaan: 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 32, 36 ja 37.

Seuraavat neljä tarkistusta hyväksytään periaatteessa tai uudelleen muotoiltuina: 2, 27, 31 ja 35. Kaksi tarkistusta hyväksytään osittain: 15 ja 17.

4.1.1. Tarkistukset, jotka hyväksytään uudelleen muotoiltuina

Tarkistuksella 2 pyritään siihen, että valvontajärjestelmät olisivat yhteentoimivia ja käyttökelpoisia. On erittäin toivottavaa, että valvontahenkilöstön käyttämät laitteet ja sähköinen tietojenvaihto ovat yhteentoimivia. Tavoite olisi kuitenkin muotoiltava uudelleen seuraavasti, jotta siinä korostettaisiin, että EU:n tasolla on tarpeen harjoittaa koordinointia ehdotetun komitologiamenettelyn avulla:

”Kansallisten valvontajärjestelmien käyttökelpoisuutta ja yhteentoimivuutta olisi helpotettava 12 artiklassa tarkoitetun komiteamenettelyn avulla;”

Tarkistuksen 35 mukaan tienvarsitarkastuksissa olisi tarkastettava myös viikoittaiset ja kahden peräkkäisen viikon ajoajat, mitä komissio tukee vahvasti erityisesti siksi, että ne ovat looginen seuraus digitaalisen ajopiirturin käyttöönotosta. Maininta 28 edeltävää päivää koskevista tarkastuksista olisi kuitenkin muotoiltava seuraavasti, jotta siinä otettaisiin huomioon kyseisessä säännöksessä noudatettu porrastus:

Liitteessä I olevan A osan 1 alakohta: ”päivittäiset ja viikoittaiset ajoajat, kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika, tauot sekä päivittäiset ja viikoittaiset lepoajat ja korvaavat lepoajat; lisäksi on tarkastettava [...] 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, ja/tai tulosteet;

4.1.2. Periaatteessa hyväksytyt tarkistukset

Tarkistuksessa 27 todetaan, että toistuvista rikkomisista olisi määrättävä raskaampia seuraamuksia. Komissio voi tukea tätä logiikkaa seuraavasti:

9 artiklan 2 kohta

”2. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset, ja jos todetaan toistuvia rikkomisia, sovelletaan oikeasuhteisia seuraamuksia.”

Tarkistuksessa 31 selvitetään yksityiskohtaisesti, mitä kertomuksen, jonka komissio antaa vakavista rikkomisista määrättävistä seuraamuksista, tulisi sisältää. Tarkistuksessa esitetty tavoite voisi olla osa kertomuksen yleisempää tavoitetta, mutta sen ei pitäisi rajoittaa kertomusta mainittuun näkökohtaan, vaan se voitaisiin muotoilla uudelleen seuraavasti:

10 artiklan 1 a kohta (uusi)

”Kertomuksessa on esitettävä seuraamusten erot ja tällaisten seuraamusten yhdenmukaistamisen vaikutukset valvontaan ja tieliikenteen turvallisuuteen.”

4.1.3. Osittain hyväksytyt tarkistukset

Tarkistukset 15 ja 17 ovat liian yksityiskohtaisia.

Tarkistuksessa 15 vaaditaan tienvarsitarkastuksia suorittavan valvontahenkilöstön ilmoittavan tarkastusten suorituspaikat, mikä voisi heikentää valvontajärjestelmää. Lisäksi valvontahenkilöstön pitäisi vaatia kuljettajalta tietoja, joita tämä ei välttämättä tiedä (yhtiön omistamien ajoneuvojen määrä). Komissio voi kuitenkin tukea sitä, että tarkastuksissa kirjataan ajoneuvon rekisteröintivaltio ja kuljettajan ja yrityksen kotimaa, koska se voi olla arvokasta tietoa valvonnassa ja varmistaa osaltaan syrjimättömyyden. Teksti muotoillaan uudelleen seuraavasti:

3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i a alakohta (uusi)

”i a) *tarkastettavan ajoneuvon rekisteröintivaltio sekä kuljettajan ja omistajayrityksen kotimaa;*”

Tarkistuksessa 17 luetellaan joukko tarkastuspaikkoja. Komissio voi hyväksyä ’huoltoasemat’ ja ’muut turvalliset paikat’, joilla katetaan kaikki muut annetut esimerkit. Teksti muotoillaan uudelleen seuraavasti:

4 artiklan 2 kohdan a alakohta

”a) tarkastuspaikkoja on riittävästi sekä nykyisillä että suunnitelluilla teillä tai niiden lähistöllä *ja erityisesti, että moottoriteiden varsilla sijaitsevia huoltoasemia ja muita turvallisia paikkoja voidaan käyttää tarkastuspaikkoina;*”

4.2. Komission hylkäämät tarkistukset

Seuraavat yhdeksän tarkistusta hylätään, koska ne ovat epäselviä tai epäkäytännöllisiä: 7, 11, 12, 13, 16, 18, 28, 30 ja 34.

Tarkistuksessa 7 esitetään, minkä tyyppisiin kuljetuksiin direktiiviä sovellettaisiin. Tällainen säännös ei ole tarpeen, koska ehdotettuun direktiiviin sisältyvät täytäntöönpanon vähimmäisedellytykset riippuvat siihen liittyvässä yhteisön lainsäädännössä eli asetuksissa (ETY) N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 ja direktiivissä 2002/15/EY vahvistetusta soveltamisalasta. **Tarkistuksissa 11 ja 12** esitetään kunnianhimoisempia määräaikoja tarkastusten määrän vaiheittaiselle lisäämiselle. Komission mielestä on kuitenkin parempi asettaa realistisemmat ja saavutettavissa olevat määräajat, jotta jäsenvaltiot voisivat noudattaa sääntöjä.

Tarkistuksessa 13 esitetään yritysten tiloissa suoritettavien tarkastusten määrän lisäämistä välittömästi 25 prosentista 50 prosenttiin kaikista suoritettavista tarkastuksista. Komission mielestä on kuitenkin parempi noudattaa hallitumpaa lähestymistapaa, johon sisältyy myös tienvarsitarkastusten vähimmäisosuuden lisääminen 15 prosentista 30 prosenttiin.

Tarkistukset 16 ja 18 aiheuttavat tarpeetonta taakkaa yrityksille ja valvontahenkilöstölle. Tarkistuksessa 16 vaaditaan, että yritykset pitävät kirjaa niiden ajoneuvoille tehdyistä tarkastuksista edellisen vuoden ajalta. Tämän vaatimuksen lisäarvo on kyseenalainen. Yritykset, jotka haluavat osoittaa, että niille on jo määrätty seuraamuksia tienvarsitarkastuksissa todetuista rikkomisista, pitävät todennäköisesti kirjaa tarkastuksista. Yrityksellä ei kuitenkaan välttämättä ole mahdollisuutta ylläpitää kattavia tietoja, jos kuljettaja päättää maksaa sakot ja jättää ilmoittamatta yritykselle rikkomisesta. Tarkistuksessa 18 valvontahenkilöstö veloitetaan suorittamaan tienvarsitarkastuksia tasapuolisesti eri paikoissa. ’Tasapuolisuuden’ käsite jää kuitenkin epäselväksi, ja tarkasti tulkittuna tarkistus voisi myös rajoittaa valvontahenkilöstön toimintavapautta sen suorittaessa tehtäviään.

Tarkistus 28 on ristiriidassa ekstraterritoriaalisuuden periaatteen kanssa niiden seuraamusten osalta, jotka sisältyvät ajo- ja lepoaikoja koskevaan uuteen asetusehdotukseen. Tarkistuksessa palataan nykyiseen todettuihin rikkomisiin koskevaan tietojenvaihtojärjestelmään, joka on varsin tehoton ja vähän käytetty.

Tarkistuksessa 30 ehdotetaan, että komissio tekee ehdotuksen vakavista rikkomistapauksista määrättävien seuraamusten yhdenmukaistamista koskevaksi direktiiviksi tätä asiaa koskevan

kertomuksensa perusteella. Komission mielestä tarkistus rajoittaa tarpeettomasti sen aloiteoikeutta.

Tarkistuksessa 34 poistetaan säännös, jonka nojalla komissio voisi neuvotella ensisijaisesti AETR-sopimuksen piirissä samantyyppisten valvontastandardien noudattamisesta myös EU:n rajojen ulkopuolella. Tämä olisi askel taaksepäin kehityksessä.

5. PÄÄTELMÄ

Komissio muuttaa EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti ehdotustaan edellä esitetyllä tavalla.