

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 15.10.2008
KOM(2008) 650 lopullinen

2008/0195 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI,

**maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä
annetun direktiivin 2002/15/EY muuttamisesta**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(komission esittämä)

PERUSTELUT

A. EHDOTUKSEN TAUSTA

1. Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/15/EY¹ alettiin soveltaa 23. maaliskuuta 2005. Sen yhteisillä säännöillä varmistetaan maantieliikenteen liikkuvien työntekijöiden sosiaaliturvaa koskevat vähimmäisvaatimukset. Näitä sääntöjä pidetään merkittävänä edistysaskeleena liikkuvien työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelussa, liikenneturvallisuuden parantamisessa ja terveen kilpailun varmistamisessa. Direktiivi, jonka tavoitteena on suojella liikkuvia työntekijöitä liian pitkien työaikojen, riittämättömän levon tai hankalasti jaksotetun työn haittavaikutuksilta, on yleiseen työaikadirektiiviin 2003/88/EY liittyvä erityissäädös, jolla täydennetään 15. maaliskuuta 2006 annettua asetusta (EY) N:o 561/2006², jossa vahvistetaan kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat yhteiset säännöt.
2. Antaessaan direktiivin sovittelumenettelyn jälkeen neuvosto ja parlamentti sopivat, että sitä olisi periaatteessa sovellettava itsenäisiin kuljettajiin 23. maaliskuuta 2009 alkaen. Lisäksi komissio veloitettiin antamaan viimeistään kaksi vuotta ennen kyseistä päivää Euroopan parlamentille ja neuvostolle asiaa käsittelevä kertomus ja esittämään sen perusteella säädösehdotus, jossa annetaan yksityiskohtaiset säännöt direktiivin ulottamisesta koskemaan itsenäisiä kuljettajia tai jätetään nämä kuljettajat sen soveltamisalan ulkopuolelle (direktiivin 2 artiklan 1 kohta).
3. Tämän perusteella komissio antoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle toukokuussa 2007 kertomuksen³, jossa pohditaan, mitä seurauksia olisi itsenäisten kuljettajien jättämisestä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, ja arvioidaan yöaikaa koskevien säännösten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen ja sosiaalisiin näkökohtiin. Direktiivin säännöksiä tulkitaan ja pannaan täytäntöön eri jäsenvaltioissa eri tavoin, mikä voi aiheuttaa kilpailun vääristymistä ja eroja sosiaaliturvaa koskevien vähimmäisvaatimusten soveltamisessa eri jäsenvaltioiden välillä. Vaikeudet johtuvat ennen kaikkea siitä, että liikkuvien työntekijöiden ja itsenäisten kuljettajien välillä ei ole tehty selvää eroa, mikä on aiheuttanut täytäntöönpano-ongelmia ja saattaa pahentaa ilmiötä, jossa kuljettajista tehdään näennäisesti itsenäisiä, jotta he eivät kuuluisi direktiivin soveltamisalaan. Kertomuksessa todetaankin, että direktiivin ulottaminen koskemaan itsenäisiä kuljettajia ei ole välttämätöntä, mutta määrittelyongelmaan olisi puututtava ja määritelmiä olisi muutettava täsmentämällä, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvia liikkuvia työntekijöitä ovat myös näennäisesti itsenäiset kuljettajat, jotka eivät ole sidottuja yhteen työnantajaan työsopimuksen perusteella, mutta joilla ei ole myöskään vapautta pitää yllä suhteita useisiin asiakkaisiin.
4. Komissio pyrkii parantamaan sääntelyä, jotta yhteisön lainsäädäntö olisi selkeää, kohdennettua, oikein suhteutettua ja täytäntöönpanokelpoista. Direktiivistä tehty

¹ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

² EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ KOM(2007) 266 lopullinen.

vaikutusten arviointi, jossa on tutkittu perusteellisesti sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen ja sosiaalisiin olosuhteisiin, on osoittanut, että direktiivi ei olisi, huomattavista hallintokustannuksista huolimatta, täytäntöönpanokelpoinen, jos sen soveltamisalaan kuuluisivat kaikki työsuhteessa olevat ja itsenäiset kuljettajat. Näin ollen on parempi yrittää ratkaista näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvä ongelma kuin ulottaa direktiivi koskemaan myös itsenäisiä kuljettajia.

5. Tällä direktiivin 2002/15/EY muuttamista koskevalla direktiiviehdotuksella pyritään selventämään voimassa olevia sääntöjä ja helpottamaan niiden ymmärtämistä ja täytäntöönpanoa. Tämä toteutetaan täsmentämällä liikkuvien työntekijöiden määritelmää, jotta se käsittäisi myös näennäisesti itsenäiset kuljettajat, jotka tulisivat siten direktiivin alaisuuteen.
6. Edellä mainitussa kertomuksessa komission oli arvioitava myös yöaikaa koskevia säännöksiä (direktiivin 7 artiklan 2 kohta). Kertomuksessa tultiin siihen tulokseen, ettei säännöksiä ole tarpeen muuttaa tai yhdenmukaistaa nykyistä pitemmälle. Tässä yhteydessä olisi kuitenkin hyvä muuttaa direktiivin 2005/15/EY 3 artiklan i alakohdassa esitettyä yötyön määritelmää. Nykyisessä muodossaan määritelmä käsittää lyhyetkin, jopa muutaman minuutin pituiset työpaksot, jotka suoritetaan yöaikaan. Näin ollen kyseinen säännös on taloudelliselta ja sosiaaliselta kannalta katsottuna kohtuuton ja tarpeeton. Sen vuoksi komissio ehdottaa määritelmän muuttamista siten, että yötyön on kestettävä vähintään kaksi tuntia, kuten alun perin oli ehdotettukin.

B. KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

7. Vuosina 2006 ja 2007 toteutettu sidosryhmien kuuleminen osoitti, että useimpien sidosryhmien mielestä direktiivillä on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia eri seikkoihin. Useimpien mielestä työaikasäännöillä on myönteisiä vaikutuksia työntekijöiden terveyteen ja turvallisuuteen, työoloihin ja eri kuljetusyritysten kilpailuedellytyksissä esiintyvien erojen tasoittumiseen, mutta säännöillä on myös monia kielteisiä sivuvaikutuksia, koska ne aiheuttavat muun muassa tulonmenetystä ja kuljettajapulaa ja heikentävät alan kustannustehokkuutta.
8. Lähes kaikki sidosryhmät toivat esiin ongelmia, jotka liittyivät työaikasääntöjen konkreettiseen täytäntöönpanoon, ja totesivat kuljettajiin kohdistuvan nykyisen valvonta- ja tarkastusjärjestelmän olevan heikko. Järjestelmän heikkous vääristää kilpailua ja heikentää niiden asemaa, jotka noudattavat sääntöjä.
9. Toisaalta sidosryhmät esittivät eriäviä näkemyksiä siitä, miten direktiivin ulottaminen koskemaan itsenäisiä kuljettajia tai näiden kuljettajien jättäminen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaisi erityisesti täytäntöönpanokäytäntöihin ja toisiko se lisäarvoa parantuneen liikenneturvallisuuden ja terveemmän kilpailun muodossa.
10. Yleisesti ottaen sidosryhmät toivoivat, että direktiivin soveltamisalaa ja tiettyjä määritelmiä ja säännöksiä selvennettäisiin, täytäntöönpanojärjestelmää tehostettaisiin, kansallisten täytäntöönpanoviranomaisten välistä yhteistyötä lisättäisiin ja näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvä ilmiö estettäisiin.

11. Vuosina 2007 ja 2008 tehdyssä vaikutusten arvioinnissa otettiin huomioon nämä kannanotot, jotka oli esitetty sidosryhmien kuulemisen yhteydessä. Arvioinnin tavoitteena oli määritellä parhaat toimintavaihtoehdot, jotka voitaisiin panna täytäntöön ja joilla voitaisiin välttää tarpeettomat hallinnolliset rasitteet ja mahdolliset sivuvaikutukset, ja edistää samalla EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.
12. Pääasiallisina toimintavaihtoehtoina oli ulottaa direktiivi koskemaan itsenäisiä kuljettajia tai jättää nämä kuljettajat sen soveltamisalan ulkopuolelle, mutta näiden vaihtoehtojen lisäksi vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin myös muita toimenpiteitä, kuten liikkuvien työntekijöiden määritelmän muuttamista siten, että se käsittäisi myös näennäisesti itsenäiset kuljettajat, sekä täytäntöönpanojärjestelmän tehostamista ja johdonmukaistamista, joilla puututtaisiin sääntöjen laiminlyöntiin. Arvioinnissa tarkasteltiin neljän tärkeimmän toimintavaihtoehdon mahdollisia taloudellisia, sosiaalisia, hallinnollisia ja ympäristövaikutuksia.
13. Tässä ehdotuksessa on otettu huomioon eri toimintavaihtoehtojen arvioinnista saadut tulokset yhdistämällä seuraavat kaksi vaihtoehtoa: direktiivi ulotetaan koskemaan näennäisesti itsenäisiä kuljettajia täsmentämällä kyseistä säädöstä, ja sääntöjen täytäntöönpanoa vahvistetaan uusilla vaatimuksilla, jotka koskevat jäsenvaltioiden harjoittamaa seurantaa ja niiden tekemiä tarkastuksia. Jollei sovellettavien sääntöjen noudattamista valvota tehokkaasti, direktiivin säännöksistä ei saada täysimittaista hyötyä.
14. Vaikutusten arviointi ja siitä laadittu tiivistelmä ovat tämän ehdotuksen liitteenä. Vaikutusten analysointi on osoittanut, että nykyiset työaikasäännöt, direktiivin soveltamisalan tarkentaminen ja täytäntöönpanovaatimukset edistävät yhdessä sosiaalilainsäädännön noudattamista ja vähentävät kilpailun vääristymistä. Lisäksi jäsenvaltiot säästyvät hallinnollisilta rasitteilta ja mittavilta täytäntöönpanokustannuksilta, joita koko EU:n laajuisen mutkikkaan täytäntöönpanojärjestelmän perustaminen saattaisi aiheuttaa.
15. **Toissijaisuusperiaate**
Ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska sen keskeisenä tavoitteena on tarkentaa voimassa olevien yhteisön sääntöjen soveltamisalaa ja edistää niiden täytäntöönpanoa, eikä tätä tavoitetta voida saavuttaa pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Lisäksi ehdotuksella pyritään parantamaan tietojenvaihtoa sääntöjen noudattamista valvovien kansallisten viranomaisten välillä. Yhteisön toimet ovat siis tarpeen, koska yksikään jäsenvaltio tai jäsenvaltioiden ryhmä ei pysty ratkaisemaan havaittuja ongelmia tyydyttävällä tavalla.
16. **Suhteellisuusperiaate**
Ehdotus on myös suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen asetetun tavoitteen saavuttamiseksi. Ehdotuksessa tarkennetaan voimassa olevien sääntöjen soveltamisalaa ja asetetaan yhteiset vaatimukset, joilla pyritään varmistamaan sääntöjen tasapuolinen täytäntöönpano. Se ei estä kuitenkaan jäsenvaltioita tekemästä kansallisia päätöksiä yksittäisistä seuranta- ja valvontajärjestelyistä.
17. Ehdotus ei aiheuta lisäkustannuksia yhteisön talousarvioon eikä hallinnollisia rasitteita jäsenvaltioille.

C. TEHDYT MUUTOKSET

18. Ehdotus sisältää seuraavat muutokset, joilla ei kuitenkaan muuteta direktiivin yleistä tarkoitusta eli työntekijöiden ja näihin maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön nojalla rinnastettavien henkilöiden sosiaaliturvan varmistamista:

Direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkennetaan sen soveltamisalaa. Direktiiviä sovelletaan kaikkiin 3 artiklan d alakohdassa määriteltyihin liikkuviin työntekijöihin ja myös näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin eli sellaisiin kuljettajiin, jotka ovat muodollisesti itsenäisiä, mutta joilla ei todellisuudessa ole vapautta järjestellä toimintaansa. Sitä ei kuitenkaan sovelleta aidosti itsenäisiin kuljettajiin, jotka jäävät sen soveltamisalan ulkopuolelle.

Direktiivin 3 artiklan a alakohdassa esitetään työajan määritelmä, jota sovelletaan kaikkiin direktiivin alaisiin kuljettajiin, mutta siitä on jätetty pois itsenäisiä kuljettajia koskeva työajan määritelmä, koska nämä kuljettajat eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Direktiivin 3 artiklan d alakohdassa on täsmennetty liikkuvien työntekijöiden määritelmää, millä puututaan näennäisesti itsenäisistä kuljettajista johtuvaan ongelmaan.

Direktiivin 3 artiklan i kohdassa muutetaan yötyön määritelmää, jotta sitä voitaisiin soveltaa käytännössä.

Direktiivin 11 a artiklassa esitetään yhteiset periaatteet, joilla pyritään lisäämään kansallisten täytäntöönpanojärjestelmien avoimuutta ja toimivuutta sekä varmistamaan sääntöjen yhtenäisen tulkinta ja tasapuolinen soveltaminen. Uusilla säännöksillä pyritään myös lisäämään jäsenvaltioiden täytäntöönpanoviranomaisten välistä yhteistyötä ja helpottamaan komission tuella täytäntöönpanoviranomaisten ja alan toimijoiden välistä sekä jäsenvaltioiden keskinäistä vuoropuhelua, jotta työaikasääntöjen täytäntöönpanossa noudatettaisiin yhteistä lähestymistapaa. Näiden toimenpiteiden tavoitteena on edistää yhteisön sääntöjen noudattamista ja näin ollen myös EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI,

**maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä
annetun direktiivin 2002/15/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan ja 137 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁶,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006⁷ vahvistetaan kuljettajia koskevat yhteiset ajoajat, tauot ja lepoajat. Mainitun asetuksen soveltamisalaan eivät kuulu muut maantielikenteen työaikoja koskevat seikat.
- (2) Maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11 päivänä maaliskuuta 2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/15/EY⁸ säädetään työajan järjestämisestä koskevista vähimmäisvaatimuksista maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden turvallisuuden ja terveyden suojelemiseksi sekä maantielikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailuolosuhteissa ilmenevien erojen pienentämiseksi edelleen.
- (3) Direktiivin 2002/15/EY 2 artiklan 1 kohdassa komissio veloitetaan esittämään kertomus itsenäisten kuljettajien jättämisestä kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ja antamaan asiaa koskeva ehdotus.

⁴ EUVL C , , s. .

⁵ EUVL C , , s. .

⁶ EUVL C , , s. .

⁷ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁸ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

- (4) Komission kertomus vaikutuksista, joita aiheutuu jätettäessä itsenäiset kuljettajat direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle, sekä yöaikaa koskevien säännösten vaikutuksista⁹ esitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle toukokuussa 2007.
- (5) Kokemukset, joita on saatu direktiivin 2002/15/EY saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä sidosryhmien kuulemiset, monet selvitykset ja vaikutusten arviointi ovat paljastaneet ongelmia, jotka liittyvät työaikasääntöjen täytäntöönpanon yhtenäisyyteen, sääntöjen puutteelliseen noudattamiseen ja jäsenvaltioiden heikkoihin täytäntöönpanojärjestelmiin.
- (6) Direktiivin 2002/15/EY säännösten tulkinnassa, soveltamisessa ja täytäntöönpanossa on esiintynyt jäsenvaltioiden välisiä eroja ja kuljetusyritykset ja kuljettajat ovat laiminlyöneet työaikaa koskevien vähimmäisvaatimusten noudattamisen, mikä on johtanut kilpailun vääristymiseen ja vaarantanut kuljettajien terveyden ja turvallisuuden.
- (7) Itsenäiset kuljettajat olisi komission kertomuksen ja vaikutusten arvioinnin perusteella jätettävä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle.
- (8) Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin edelleen varoitettava itsenäisiä kuljettajia terveyteen ja turvallisuuteen kohdistuvista haitoista ja liikenneturvallisuuteen kohdistuvista kielteisistä vaikutuksista, jotka johtuvat kohtuuttoman pitkistä työajoista, riittämättömästä levosta tai työn hankalasta jaksottamisesta.
- (9) Sen vuoksi on tarpeen tehdä direktiivin 2002/15/EY tekstiin tiettyjä teknisiä mukautuksia.
- (10) Yhteisön lainsäädäntö on tehokasta ja toimivaa vain, jos kaikki jäsenvaltiot panevat sen täytäntöön, sitä sovelletaan yhdenvertaisesti kaikkiin asianomaisiin toimijoihin ja sen noudattamista valvotaan säännöllisesti ja tehokkaasti.
- (11) Sääntöjen noudattamisen valvonta on monimutkainen tehtävä, jossa on mukana monia toimijoita, minkä vuoksi se edellyttää jäsenvaltioiden ja komission välistä sekä jäsenvaltioiden keskinäistä yhteistyötä.
- (12) Sääntöjen täytäntöönpanossa, soveltamisessa ja täytäntöönpanon valvonnassa esiintyvien puutteiden korjaamiseksi on aiheellista ajanmukaistaa direktiiviä 2002/15/EY tarkentamalla sen soveltamisalaa, lujittamalla jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja edistämällä tietojen ja hyvien toimintatapojen vaihtoa.
- (13) Tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat työajan järjestämistä koskevan yhteisön lainsäädännön ajanmukaistaminen ja kyseisen lainsäädännön täytäntöönpanokelpoisuuden lisääminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin vaan ne 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 näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

⁹ KOM(2007) 266 lopullinen.

(14) Tässä direktiivissä kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita. Direktiivissä pyritään erityisesti varmistamaan jokaisen työntekijän oikeus sellaisiin työoloihin, jotka ovat hänen terveytensä ja turvallisuutensa mukaisia, ja jokaisen työntekijän oikeus enimmäistyöajan rajoitukseen sekä päivittäisiin ja viikoittaisiin lepojaksoihin (Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artikla).

(15) Direktiivi 2002/15/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2002/15/EY seuraavasti:

(1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan 3 artiklan d alakohdassa määriteltyihin liikkuviin työntekijöihin, jotka ovat jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa ja osallistuvat asetuksen (ETY) N:o 561/2006 tai sen asemesta AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan maantieliikenteen harjoittamiseen.

Tätä direktiiviä sovelletaan myös 3 artiklan d alakohdan toisessa virkkeessä määriteltyihin liikkuviin työntekijöihin.”

b) Korvataan 2 ja 3 kohdassa ilmaisu ”93/104/EY” ilmaisulla ”2003/88/EY”.

c) Korvataan 4 kohdassa ilmaisu ”(ETY) N:o 3820/85” ilmaisulla ”(EY) N:o 561/2006”.

(2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) Poistetaan a alakohdan 2 alakohdasta ensimmäinen virke.

b) Lisätään d alakohtaan seuraava virke:

”liikkuvalla työntekijällä’ tarkoitetaan myös sellaista henkilöä, joka ei ole sidottu työnantajaan työsopimuksella tai muulla hierarkkisella suhteella, mutta:

i jolla ei ole vapautta järjestellä asiaan kuuluvaa toimintaansa;

ii jonka tulot eivät ovat suoraan riippuvaisia saadusta liikevoitosta;

iii jolla ei ole vapautta pitää yksin tai yhteistyössä muiden itsenäisten kuljettajien kanssa yllä suhteita useisiin asiakkaisiin;”.

c) Poistetaan e alakohta.

d) Korvataan f alakohta seuraavasti:

”f) ’maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivalla henkilöllä’ liikkuvaa työntekijää, joka toimii kyseisissä tehtävissä;”.

e) Korvataan i alakohhta seuraavasti:

”i) ’yötyöllä’ sellaisena työaikana tehtyä työtä, jonka kuluessa työtä on tehty vähintään kaksi tuntia yöaikaan.”

- (3) Korvataan 4 artiklan a alakohdassa ilmaisu ”Asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 olevan 6 artiklan 1 kohdan neljännen ja viidennen alakohdan säännöksillä tai tarvittaessa AETR-sopimuksen 6 artiklan 1 kappaleen neljännen kohdan määräyksillä” ilmaisulla ”Asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännöksillä tai tarvittaessa AETR-sopimuksen määräyksillä”.
- (4) Korvataan 5 kohdassa ilmaisu ”(ETY) N:o 3820/85” ilmaisulla ”(EY) N:o 561/2006”.
- (5) Korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”(ETY) N:o 3820/85” ilmaisulla ”(EY) N:o 561/2006”.
- (6) Lisätään 11 a artikla seuraavasti:

”11 a artikla

Täytäntöönpano

- (1) Jäsenvaltioiden on luotava järjestelmä asianmukaista ja säännöllistä seuranta ja tarkastuksia varten tämän direktiivin sääntöjen asianmukaisen ja johdonmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Niiden on varmistettava, että direktiivin täytäntöönpanosta vastaavilla kansallisilla elimillä on riittävä määrä päteviä tarkastajia ja että kyseiset elimet toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet.
- (2) Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle yksityiskohtaiset tiedot toteutetuista seuranta- ja tarkastusjärjestelyistä.
- (3) Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kuljetusyrityksillä ja liikkuvilla työntekijöillä on mahdollisuus saada työaikasääntöihin ja työn järjestymiseen liittyviä tietoja, apua ja neuvoja.
- (4) Varmistaakseen direktiivin tehokkaan, toimivan ja yhtenäisen täytäntöönpanon komissio tukee jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua, millä pyritään seuraaviin tavoitteisiin:
 - (a) vahvistamaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välistä hallinnollista yhteistyötä ottamalla käyttöön tehokkaita tietojenvaihtojärjestelmiä, parantamalla tiedonsaantia ja edistämällä tietojen ja hyvien toimintatapojen vaihtoa työaikasääntöjen täytäntöönpanossa;
 - (b) edistämään yhteisen lähestymistavan soveltamista tämän direktiivin täytäntöönpanoon;

- (c) helpottamaan kuljetusalan ja täytäntöönpanoviranomaisten välistä vuoropuhelua.”
- (8) Korvataan 13 artiklassa ilmaisu ”asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdassa” ilmaisulla ”asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan 1 kohdassa”.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...] päivänä [...]kuuta [...]. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset 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.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja