



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 21.11.2014  
COM(2014) 709 final

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 561/2006 ja maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta vuosina 2011–2012**

**(komission 27. kertomus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta)**  
{SWD(2014) 342 final}

## **I. Johdanto**

Tässä kertomuksessa tarkastellaan, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön neljä toisiinsa liittyvää säädöstä, joissa vahvistetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja sen täytäntöönpanon valvontajärjestelmä. Nämä säädökset ovat i) asetus (EY) N:o 561/2006,<sup>1</sup> jossa vahvistetaan ammattikuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt, ii) direktiivi 2006/22/EY,<sup>2</sup> jossa määritetään näiden sääntöjen noudattamisen valvontaa koskevat vähimmäisvaatimukset, iii) valvontalaitteita koskeva neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85,<sup>3</sup> joka on pääasiallinen väline, jolla valvotaan sitä, miten kuljettajat noudattavat sosiaalilainsäädäntöä, ja iv) direktiivi 2002/15/EY,<sup>4</sup> jossa vahvistetaan maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämistä koskevat täydentävät säännökset, jäljempänä 'maantieliikenteen työaikadirektiivi'.

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa säädetään, että jotta komissio voisi laatia joka toinen vuosi kertomuksen kyseisen asetuksen soveltamisesta sekä kyseisen alan kehityksestä, jäsenvaltioiden on toimitettava sille tarvittavat tiedot. Direktiivin 2002/15/EY 13 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus direktiivin täytäntöönpanosta ja ilmoitettava työmarkkinaosapuolten näkökannat. Direktiiviä 2002/15/EY ja asetusta (EY) N:o 561/2006 koskevat kertomukset voidaan esittää yhtenä asiakirjana, koska molemmat säädökset kattavat saman kaksivuotisen raportointikauden ja niissä molemmissa vahvistetaan ammattikuljettajia koskevia täydentäviä sääntöjä.

Tämä kertomus kattaa kauden 2011–2012. Se perustuu lähinnä jäsenvaltioiden kertomuksiin, joiden jättämisen määräaika oli 30. syyskuuta 2013. Kertomuksen tarkoituksena on luoda katsaus siihen, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön edellä mainitut säädökset, ja tuoda esiin keskeiset haasteet, joita voimassa olevien sääntöjen noudattamisen valvontaan ja soveltamiseen liittyy. Kertomuksessa on sekä määrällisiä että laadullisia tietoja tienvarsitarkastuksista ja yritysten tiloissa tehdyistä tarkastuksista ja havaituista rikkomuksista

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15. maaliskuuta 2006, 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 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15. maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 36).

<sup>3</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85, annettu 20. joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8). Kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014, annettu 4. helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1)

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11. maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

sekä tietoja maantieliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanosta. Komission kertomusta täydentää komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa annetaan lisätietoja seuraamuksista ja jäsenvaltioiden välisestä yhteistyöstä ja esitetään lainvalvontaviranomaisten kommentteja ja yksityiskohtaisia tilastotietoja.

Kertomuksessa on neljä osaa, joissa käsitellään sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanon eri osa-alueita. Osassa I esitetään tiivistetysti kansallisten tietojen laatu ja niiden toimittamisen oikea-aikaisuus. Osassa II taas esitetään kattava analyysi tarkastuksia ja rikkomuksia koskevista kansallisista määrällisistä tiedosta, ja osassa III kuvaillaan toimia, joilla jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön direktiivin 2002/15/EY. Osassa IV esitetään keskeiset päätelmät.

Tämän kertomuksen ohessa toimitettavassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa kuvataan maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön tavoitteet ja keskeiset säännökset sekä muut näkökohdat ja yksityiskohtaiset tilastotiedot tehdyistä tarkastuksista.

### **Tietojen toimittaminen**

Direktiivin 2002/15/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten täytäntöönpanoa koskevat kansalliset kertomukset olisi toimitettava käyttäen komission päätöksessä 2009/810/EY<sup>5</sup> vahvistettua vakiolomaketta. Vakiolomakkeessa yhdistetään toisiinsa mainittujen kahden säädöksen raportointivaatimukset. Siihen sisältyvän interaktiivisen raportointimallin avulla kerätään määrällisiä ja laadullisia tietoja, jotka ovat olennainen perusta tämän kertomuksen laatimiselle.

Komissio panee merkille, että jäsenvaltioiden kertomusten laatu ja oikea-aikaisuus on parantunut edellisvuosista. Komissio kehottaakin jäsenvaltioita jatkamaan samaan malliin. Tämä koskee etenkin asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanoa koskevia tietoja. Tietojen toimittamista kuvataan tarkemmin tämän kertomuksen ohessa toimitettavassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

## **II. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanoa koskevien tietojen analyysi**

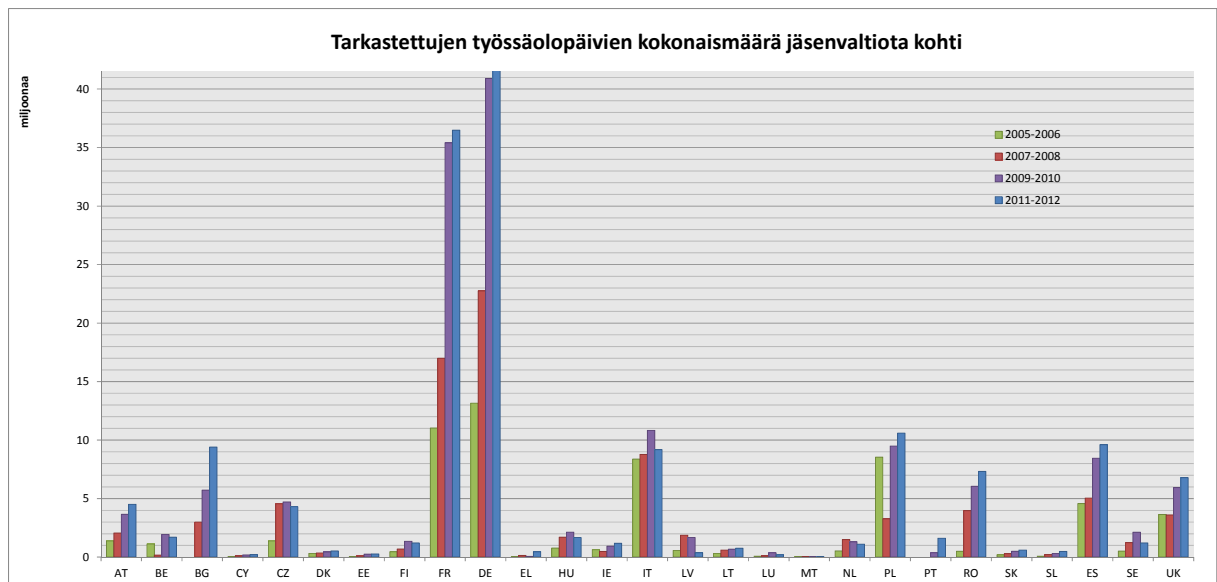
### **1. Tarkastukset**

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaan vuosina 2011 ja 2012 tarkastetaan vähintään 3 prosenttia asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (ETY) N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Komission päätös 2009/810/EY, tehty 22. syyskuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa tarkoitetun vakiolomakkeen laatimisesta raportointia varten (EUVL L 289, 5.11.2009, s. 9).

<sup>6</sup> Vähimmäismäärä lasketaan erikseen kullekin jäsenvaltiolle. Sen perustana ovat työssäolopäivien kokonaismäärä kuljettajaa kohti kaksivuotiskautena ja asetusten piiriin kuuluvien ajoneuvojen kokonaismäärä. Nämä kaksi tekijää kerrotaan keskenään, jolloin tuloksi saadaan näiden asetusten piiriin kuuluvien ajoneuvojen



**Kaavio 1 – Tarkastettujen työssäolopäivien kokonaismäärä jäsenvaltiota kohti**

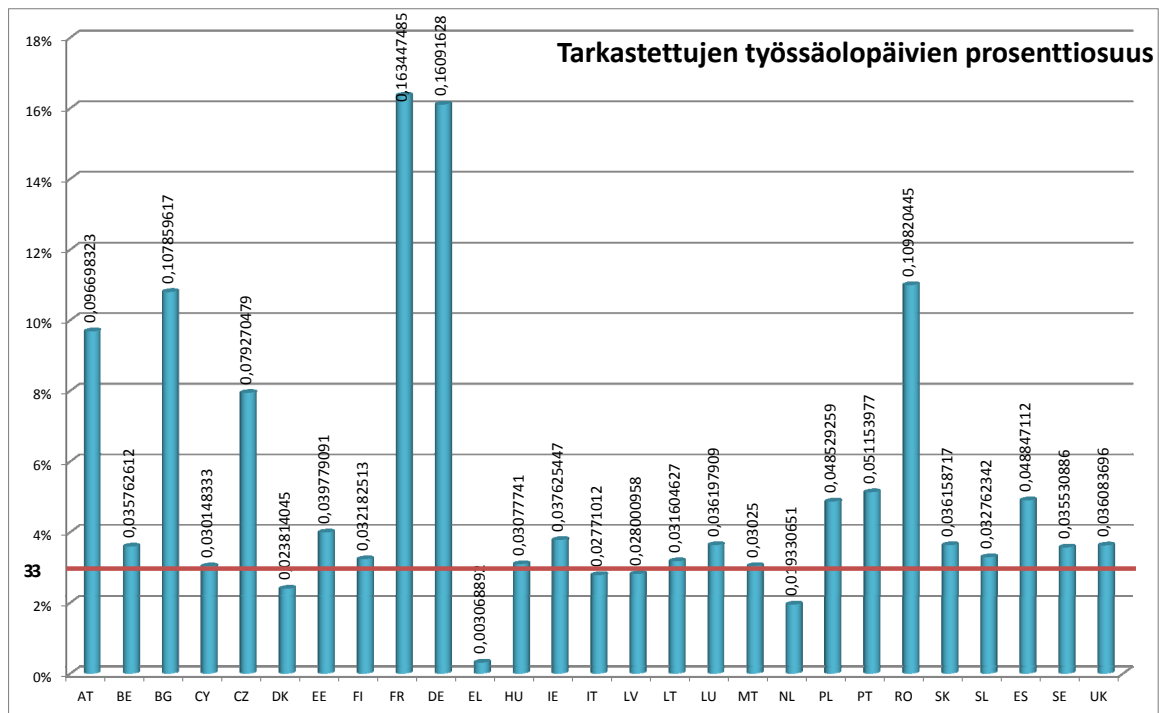
Kaaviossa 1 esitetään kussakin jäsenvaltiossa nykyisellä ja edellisillä raportointikausilla tarkastettujen työssäolopäivien määrä. **EU:ssa tarkastettujen työssäolopäivien kokonaismäärä kasvoi keskimäärin 8,7 prosenttia eli lähes 146 miljoonasta noin 158,6 miljoonaan päivään.** Kasvu osoittaa, että jäsenvaltiot pyrkivät vahvasti tehostamaan tarkastuksia, joilla selvitetään maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista. On syytä huomata, että tarkastusten tekemisestä vastasi huomattavasti pienempi määrä tarkastajia kaikissa jäsenvaltioissa.

Kun tarkastellaan lähemmin tosiasiallisesti tarkastettujen työssäolopäivien määrää suhteessa tarkastettavaksi vaadittujen päivien vähimmäismäärään (kaavio 2), huomataan, että suurin osa jäsenvaltioista teki enemmän tarkastuksia kuin direktiivissä 2006/22/EY vaaditaan. Niitä jäsenvaltioita, jotka eivät yltäneet vähimmäismäärään, kuten esimerkiksi Kreikkaa, Alankomaita, Tanskaa, Italiaa ja Latviaa kehoitetaan ryhtymään toimiin tilanteen korjaamiseksi. Komissio arvioi, tarvitaanko toimia sen varmistamiseksi, että direktiiviä 2006/22/EY sovelletaan oikein.

Vähimmäismäärän noudattamista kuvaillaan tarkemmin valmisteluasiakirjassa.

---

kuljettajien työssäolopäivien kokonaismäärä. Siitä otetaan 3 prosenttia niiden tarkastusten vähimmäismääräksi, jotka kussakin jäsenvaltiossa on määrä tehdä.



**Kaavio 2: Jäsenvaltioissa tarkastettujen työssäolopäivien prosenttiosuus**

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa vahvistetaan erityyppisten tarkastusten suhde: tarkastettavista työssäolopäivistä olisi tarkastettava teiden varsilla vähintään 30 prosenttia ja yritysten tiloissa vähintään 50 prosenttia. Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaan osuuksien laskentaperustana on kunkin jäsenvaltion tosiasiallisesti tekemien tarkastusten määrä eikä tarkastettavien työssäolopäivien vähimmäismäärä. Tällä raportointikaudella suurin osa tarkastuksista tehtiin kuitenkin teiden varsilla. **Keskimäärin 80 prosenttia kaikista tarkastuksista tehtiin teiden varsilla, eli tilanne on parantunut hieman edellisestä, jolloin osuus oli 82 prosenttia.** Tienvarsitarkastusten vähimmäismäärästä jäätettiin vain Irlannissa.

### 1.1 Tienvarsitarkastukset

Vuosina 2011 ja 2012 tarkastettiin teiden varsilla yhteensä yli 8,6 miljoonaa ajoneuvoa<sup>7</sup> ja noin 8,7 miljoonaa kuljettajaa. Luvut edustavat 11,3 prosentin (ajoneuvot) ja 19,4 prosentin (kuljettajat) pudotusta edellisestä verrattuna. Syynä on yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lisääntyminen. Tarkastettujen kuljettajien määrä on suurempi kuin tarkastettujen ajoneuvojen kahdesta syystä: taustalla ovat kaksinkertainen miehistö sekä se, että Tanskan tiedot teiden varsilla tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärästä puuttuvat.

Suurin osa jäsenvaltioissa tehdyistä tarkastuksista kohdistui kotimaisiin ajoneuvoihin (69 %) ja kuljettajiin (68 %). Suhde on päinvastainen vain kahdeksassa jäsenvaltiossa (Itävalta, Ranska, Unkari, Belgia, Liettua, Luxemburg, Malta ja Slovenia), joissa tarkastettiin enemmän ulkomaisia ajoneuvoja tai kuljettajia. Tätä selittää joissakin tapauksissa kyseisen jäsenvaltion

<sup>7</sup> Tanska ei ilmoittanut teiden varsilla tarkastettujen ajoneuvojen määrää.

koko tai maantieteellinen sijainti. Tarkat osuudet esitetään valmisteluasiakirjassa. Syrjimättömyys on yksi EU:n perussopimusten peruseriaatteista, joten komissio voi harkita asianmukaisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan kuljettajien ja liikennöitsijöiden tasapuolinen kohtelu jäsenvaltioissa, joissa muita kuin omaan maahan sijoittautuneita kuljettajia ja liikennöitsijöitä tarkastetaan suhteessa enemmän.

## 1.2 Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset

Jäsenvaltioiden tarkastamien yritysten määrässä tapahtui selvää edistymistä: määrä oli yli kaksinkertainen raportointikauteen 2007–2008 verrattuna. Vuosina 2011–2012 määrä oli 146 000,<sup>8</sup> eli se kasvoi 42 prosenttia edelliskauden 103 000:sta. Yritysten tiloissa tarkastettiin yli 31,7 miljoonaa työssäolopäivää. Kasvuvauhti siis hidastui: määrä kasvoi raportointikaudesta 2007–2008 raportointikauteen 2009–2010 kaikkiaan 79 prosenttia, kun kasvu edelliskaudesta nykyiseen kauteen oli 20 prosenttia. Suuntausta olisi tarkasteltava suhteessa siihen, että vähimmäismäärät nousivat edellisillä raportointikausilla.<sup>9</sup> Se, että teiden varsilla ja yritysten tiloissa tarkastettujen työssäolopäivien määrä kasvoi 8,7 prosenttia ja teiden varsilla tarkastettujen ajoneuvojen määrä pieneni, kertoo siis yritysten tiloissa tehtävän tarkastustoiminnan tehostumisesta.

## **2. Rikkomukset**

Kaikki jäsenvaltiot toimittivat tietoja havaituista rikkomuksista. Niiden yksityiskohtaisuus kuitenkin vaihteli. **Ilmoitettujen rikkomusten määrä kasvoi kuutena viime vuotena merkittävästi ja vakaasti Euroopan tasolla, mikä liittyy tarkastettavien työssäolopäivien vähimmäismäärän kasvuun. Suuntaus on tällä raportointikaudella päinvastainen: havaittujen rikkomusten määrä pieneni 14 prosenttia verrattuna edelliseen kauteen.** Lukuja tarkasteltaessa olisi otettava huomioon se, että tarkastettavien työssäolopäivien määrä kasvoi 8,7 prosenttia. Todelliset arvot osoittavat, että kaudella 2009–2010 ilmoitettujen rikkomusten määrä väheni 4,5 miljoonasta noin 3,9 miljoonaan tällä kaudella. Muutoksen voidaan katsoa kuvastavan sosiaalilainsäädännön noudattamisen parantumista, kun valvontakäytännöt ovat vakiintuneet ja kuljettajat tuntevat sosiaalilainsäädännön paremmin. Perustana on oletamus, ettei ajopiirturien manipulointi vääristänyt tarkastusten tuloksia merkittävästi.

Seuraavasta taulukosta näkyy, että eri rikkomustyyppien osuudet ovat pysyneet samalla tasolla kuin edellisillä raportointikausilla. Ajoaikaan sisältyvien taukomääräysten rikkominen ja muuta työtä koskevan kirjanpidon puutteet vähenivät hieman, mutta toisaalta ajoaikatietoihin ja valvontalaitteisiin liittyvät rikkomukset lisääntyivät.

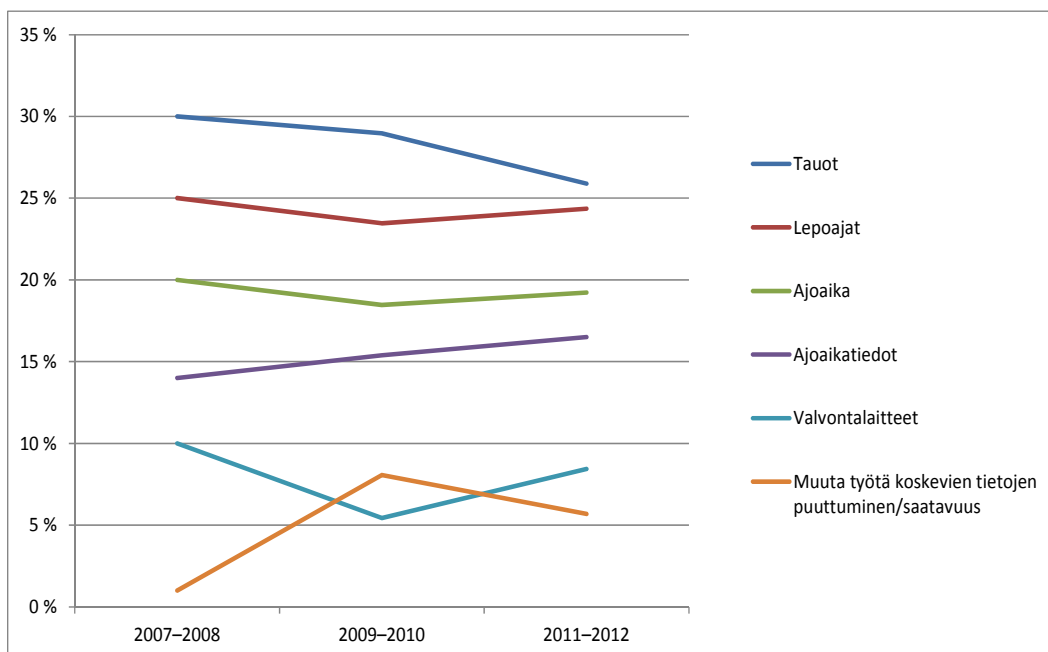
---

<sup>8</sup> Suomi ei ilmoittanut yritysten tiloissa tarkastettujen yritysten määrää raportointikaudelta 2011–2012. Raportointikauden 2009–2010 osalta Suomi, Luxemburg, Espanja ja Ruotsi eivät ilmoittaneet tarkastettujen yritysten määrää.

<sup>9</sup> Vähimmäismäärä nousi vuonna 2008 yhdestä prosentista kahteen prosenttiin ja vuonna 2010 kolmeen prosenttiin. Tällä raportointikaudella vähimmäismäärää ei muutettu.

Kausi	Tauot	Lepoajat	Ajoaika	Ajoaika tiedot	Valvontalaitteet	Muuta työtä koskevien tietojen puuttuminen/saatavuus
2011–2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

**Taulukko 1 – Teiden varsilla ja yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten luokat**

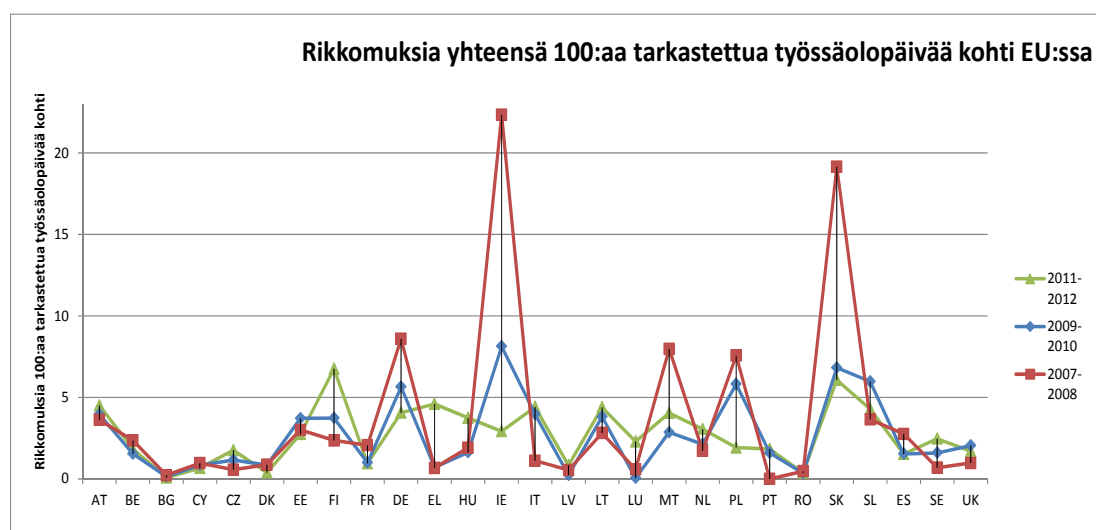


**Kaavio 3 – Teiden varsilla ja yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten luokat**

Teiden varsilla ja yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten luokat kuvaillaan erikseen valmisteluasiakirjassa.

Verrattuna edelliseen raportointikauteen havaittujen rikkomusten keskimääräinen osuus pieneni kaudella 2011–2012 selvästi eli 22 prosenttia. Sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti havaittiin 2,43 rikkomusta. Vaikuttaa siltä, että **yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset ovat tehokkaampia kuin teiden varsilla tehtävät pistotarkastukset**: yritysten tiloissa

paljastumisaste on kolme kertaa niin suuri kuin tienvarsitarkastuksissa. Huomattakoon kuitenkin, että edellisellä raportointikaudella yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa paljastumisaste oli viisinkertainen verrattuna tienvarsitarkastuksiin. Muutos johtuu pääasiassa siitä, että paljastumisaste yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa putosi selvästi vuosien 2009–2010 8,65 prosentista 5,29 prosenttiin tällä kaudella. Havaittujen rikkomusten osuus jäsenvaltioiden tarkastamaa sataa työssäolopäivää kohti vaihtelee erittäin paljon: Bulgariassa se oli 0,01 ja Saksassa 22,38. Näyttää siltä, että EU:n keskimääräiseen paljastumisasteeseen yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa vaikuttaa se, että yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten ilmoitettu määrä putosi merkittävästi Saksassa (27 %). Saksan osuus kaikista yritysten tiloissa havaituista rikkomuksista oli tällä raportointikaudella edelleen Euroopan suurin (53,9 %).



**Kaavio 4 – Havaitut rikkomukset sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti 2007–2008, 2009–2010 ja 2011–2012**

Vaikka havaittujen rikkomusten määrä raportointikautta kohti on muuttunut jäsenvaltioissa eri tavoin,<sup>10</sup> ilmoitettujen rikkomusten määrä on keskimäärin pienentynyt selvästi – vieläkin selvemmin, kun huomioon otetaan tarkastettavien työssäolopäivien määrän nousu. Jäsenvaltioiden paljastumisasteita kuvaillaan tarkemmin valmisteluasiakirjassa. **Paljastumisasteiden erot osoittavat sen, ettei Euroopan unionista ole vielä läheskään tullut yhdenmukaistettua valvonta-aluetta. Syynä ovat erilaiset valvontaresurssit ja maantieliikennelainsäädännön noudattamisen valvontakäytännöt sekä toisistaan poikkeavat seuraamusjärjestelmät.**

### 2.1 Tienvarsitarkastuksissa havaitut rikkomukset

Euroopassa havaittiin kaudella 2011–2012 tienvarsitarkastuksissa 2,2 miljoonaa rikkomusta eli 58 prosenttia kaikista teiden varsilla ja yritysten tiloissa havaituista rikkomuksista.

<sup>10</sup> Muutoksia eri jäsenvaltioissa kuvaillaan tarkemmin valmisteluasiakirjassa.



Määrällisesti rikkomukset ovat vähentyneet lähes 50 tuhannella eli kahdella prosentilla edelliseen kauteen verrattuna. Sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti havaittiin 1,74 rikkomusta, kun luku oli edelliskaudella 1,9.

Havaituista rikkomuksista keskimäärin 64 prosentissa kyse oli kotimaisista ajoneuvoista,<sup>11</sup> mikä vastaa Euroopassa tarkastettujen kotimaisten ajoneuvojen osuutta, joka on 69 prosenttia. Ulkomaisiin ajoneuvoihin liittyvien havaittujen rikkomusten määrä on kuitenkin suurempi kuin kotimaisiin ajoneuvoihin liittyvien eräissä jäsenvaltioissa eli Luxemburgissa (75 %), Belgiassa (72 %), Liettuassa (59 %), Ruotsissa (57 %), Bulgariassa (56 %), Sloveniassa (55 %), Itävallassa (55 %), Ranskassa (54 %) ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (53 %). Tätä selittää se, että kaikki nämä jäsenvaltiot Bulgariaa, Ruotsia ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa lukuun ottamatta tekivät enemmän tarkastuksia ulkomaisille ajoneuvoille. Mainituissa kolmessa jäsenvaltiossa havaittiin ulkomaille sijoittautuneisiin ajoneuvoihin liittyviä rikkomuksia suhteettoman usein. Tämä koskee etenkin Bulgariaa, jossa 25 prosenttia tarkastetuista ulkomaisista ajoneuvoista edusti 56:ta prosenttia rikkomuksista, ja Ruotsia, jossa tarkastettujen ulkomaisien ajoneuvojen osuus oli 34 prosenttia ja niiden osuus rikkomuksista 57 prosenttia. Ulkomaisiin ajoneuvoihin liittyvien rikkomusten lisääntymistä voidaan pitää hälyttävänä Ruotsissa, jossa osuus nousi edelliskauden 31 prosentista 57 prosenttiin. Lisättäköön vielä, että suuntaus on jatkunut edelliskaudesta lähtien esimerkiksi myös Belgiassa, Bulgariassa, Luxemburgissa, Ranskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

## 2.2 Yritysten tiloissa havaitut rikkomukset

Jäsenvaltiot ilmoittivat tällä raportointikaudella yhteensä yli 1,6 miljoonaa rikkomusta, jotka oli havaittu yritysten tiloissa. Määrä vastaa 42:ta prosenttia rikkomusten kokonaismäärästä. Edelliseen kaksivuotiskauteen verrattuna pudotusta on 26 prosenttia. Lukuja tulkittaessa on syytä ottaa huomioon tarkastettujen yritysten määrä, joka kasvoi 42 prosenttia.<sup>12</sup> Kun nämä kaksi tekijää otetaan huomioon, sosiaalilainsäädännön noudattamisen voidaan katsoa tosiasiallisesti parantuneen.

Kun tarkastellaan sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti ilmoitettujen rikkomusten esiintymistiheyttä, Euroopan keskiarvo kehittyi myönteisesti eli putosi 8,65:stä 5,29:ään. Kun samalla otetaan huomioon, että tienvarsitarkastuksissa havaittujen rikkomusten esiintymistiheys putosi hieman, voidaan todeta, että sosiaalilainsäädännön noudattamisen parantamiseen tähtäävät toimet alkavat tuottaa tulosta.

## **III. Maantieliikenteen työaikalähtöön 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevien tietojen analyysi**

### **1. Johdanto**

---

<sup>11</sup> Tanskassa ulkomaisiin liittyvien havaittujen rikkomusten osuus oli 90 prosenttia. Tulos ei kuitenkaan ole edustava, koska laskelman perustana käytettyjä tietoja puuttui huomattavan paljon. Lukua ei siksi otettu huomioon Euroopan keskiarvoa laskettaessa.

<sup>12</sup> Ks. alaviite 12.

Tässä osassa käsitellään maantieliikenteen työaikadirektiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa vuosina 2011–2012. Direktiivin 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus direktiivin täytäntöönpanosta ja ilmoitettava kansallisen tason työmarkkinaosapuolten näkökannat. Oheinen valmisteluasiakirja sisältää kuvaukset direktiivin täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa, sidosryhmien näkemykset täytäntöönpanosta ja valvonnasta, jäsenvaltioiden valvontajärjestelyistä ja täytäntöönpanovalvontaan liittyvistä kysymyksistä.

## **2. Direktiivi 2002/15/EY**

Direktiivissä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat muiden muassa riittäviä taukoja työjakson aikana, työviikon keskimääräistä enimmäispituutta ja yötyötä. Direktiivin säännökset täydentävät asetuksessa (EY) N:o 561/2006 vahvistettuja ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevia sääntöjä.

Koska direktiivissä on työaikaa koskevia säännöksiä, jotka koskevat nimenomaan maantieliikennettä, sitä pidetään yleisdirektiiviin 2003/88/EY<sup>13</sup> liittyvänä erityissäädöksenä. Yleisdirektiivissä vahvistetaan perusvaatimukset kaikkien työntekijöiden työajan järjestämiselle. Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklassa on työaikaa sekä työoloja ja -ehtoja koskevia määräyksiä, joita on noudatettava pantaessa EU:n lainsäädäntöä täytäntöön. Eräitä yleisen työaikadirektiivin perustavia suojasäännöksiä, kuten vuosilomaa ja yötyöntekijöiden ilmaista terveystarkastusta koskevia sääntöjä, sovelletaan myös maantieliikenteen liikkuviin työntekijöihin.

## **3. Kansallisten kertomusten esittäminen ja laatu**

Komissio on laatinut yhteisen raportointimallin, jolla pyritään helpottamaan jäsenvaltioiden raportointitoimia, keventämään hallinnollista rasitetta ja ehkäisemään jäsenvaltioiden kertomusten kohtuuton viivästyminen. Kertomusten laatu kuitenkin vaihtelee selvästi. Alankomaat ei toimittanut mitään tietoja vaan ilmoitti, ettei tilanne ollut muuttunut edelliseen raportointikauteen verrattuna. Useat jäsenvaltiot<sup>14</sup> toimittivat puutteelliset kertomukset. Suurimmassa osassa kansallisista kertomuksista annettiin tietoja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta ja arvioitiin sen tehokkuutta. Kertomusten puutteellisuuden vuoksi tämän analyysin tuloksia ei kuitenkaan voida pitää edustavina koko Euroopan unionin osalta.

## **4. Täytäntöönpano jäsenvaltioissa**

Valmisteluasiakirjassa esitetään katsaus säädöksiin, joilla direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tämän raportointikauden aikana **monet jäsenvaltiot ilmoittivat lainsäädäntönsä tehdyistä muutoksista, joilla sen piiriin sisällytetään**

---

<sup>13</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4. marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista (EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9).

<sup>14</sup> Alankomaat, Belgia, Kypros, Latvia, Romania, Ruotsi ja Unkari.

**itsenäiset kuljettajat.** Nämä jäsenvaltiot ovat Bulgaria, Irlanti, Luxemburg, Malta (meneillään), Portugali, Puola, Ruotsi, Saksa, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta.

Euroopan unionissa on erilaisia työehtosopimuksiin liittyviä järjestelmiä. Esimerkiksi Maltalla ei ole työehtosopimuksia, kun taas esimerkiksi Italiassa on vakiintuneita työehtosopimuksia, joissa voidaan määrätä enimmäistyöaikaan sovellettavista poikkeuksista. Espanjassa neuvoteltiin maantieliikenteen puitetyöehtosopimus valtakunnan tasolla ja 26 työehtosopimusta autonomisilla alueilla tai provinseissa. Luxemburgissa tehtiin työehtosopimukset linja-autojen kuljettajille ja yksityisten linja-autoyritysten lisätyöntekijöille sekä kuljetus- ja logistiikka-alalle.

Portugali kertoi direktiivin saattamisen osaksi kansallista lainsäädäntöä sujuneen hyvin, kun varallaoloaikoja ja liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä selkeytettiin. Liettua ja Viro vakuuttivat, ettei direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanossa ollut esiintynyt ongelmia. Liettua antoi työnantajille ja niiden valtuutetuille edustajille koulutusta ja konsulttiapua.

Direktiiviä 2002/15/EY pidettiin hyvänä järjestelynä, joka auttoi työajan ja sen enimmäispituuksien määrittelemisessä. Kreikka kuitenkin huomautti, että tietyt direktiivin säännökset ovat päällekkäisiä asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten kanssa, mikä aiheuttaa ongelmia yrityksille ja työntekijöille. Espanja kertoi ongelmista kuljettajien varallaoloaikojen laskemiseen liittyvien sääntöjen täytäntöönpanossa. Saman mainitsi myös Tšekki. Työaikasäännösten soveltamisessa on epäselvyyttä etenkin silloin, kun kuljettajat odottavat seuraavan ajon alkamista ja odotusajat tiedetään ennakolta.<sup>15</sup>

Helpottaakseen direktiivin 2002/15/EY käytännön täytäntöönpanoa Irlanti ja Ruotsi laativat ja jakelivat liikennöitsijöille direktiivin säännösten noudattamiseen liittyviä ohjeita.

#### 4.1 Työaikasääntöjen rikkominen

Vain muutama jäsenvaltio<sup>16</sup> antoi tilastotietoja havaituista rikkomuksista, mikä ei riitä yleisten päätelmien tekemiseen. Kuten edelliselläkin raportointikaudella sama määrä jäsenvaltioita antoi tietoja rikkomuksista. Kaikkia jäsenvaltioita kehoitetaan sisällyttämään nämä tiedot seuraaviin kertomuksiinsa.

### 5. Sidosryhmien näkemykset direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta

---

<sup>15</sup> Direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdassa olevan määritelmän mukaan 'työajalla' tarkoitetaan "liikkuvien työntekijöiden osalta työn aloittamisen ja lopettamisen välistä aikaa, jona hän on työpaikallaan, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa tämän määräämiä tehtäviä tai toimintoja eli kaikkiin maantieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa – ja ajanjaksoja, jolloin hän ei voi vapaasti käyttää aikaansa ja jolloin hänen on oltava työpaikallaan valmiina aloittamaan työnsä ja jolloin hänellä on tiettyjä työhön liittyviä tehtäviä, erityisesti odotusajat lastauksen ja purkamisen yhteydessä, kun näiden ennakoitu kesto ei ole ennalta tiedossa".

<sup>16</sup> Bulgaria, Espanja, Itävalta, Kreikka, Kypros, Puola ja Tšekki.

Kuusitoista jäsenvaltiota<sup>17</sup> vahvisti, että sidosryhmiä on kuultu direktiivin 2002/15/EY vaatimuksen mukaisesti. Tilanne on näin ollen parantunut raportointikaudesta 2007–2008, jolloin vain yhdeksän jäsenvaltiota ilmoitti täyttäneensä tämän velvollisuuden.

Työnantajat ja työntekijät olivat yleisesti samaa mieltä siitä, että direktiivillä 2002/15/EY on edistetty kuljettajien terveyden ja turvallisuuden suojelua. Irlannin työnantajat olivat sitä mieltä, että työajan rajoittaminen teki kuljettajan ammatista houkuttelevamman. Jotkin kansalliset työmarkkinaosapuolet olivat huolissaan siitä, ettei voimassa olevien sääntöjen noudattamisen valvonta ja soveltaminen ollut johdonmukaista. Niiden mukaan olisi selkeytettävä eräitä seikkoja, kuten yötyön korvaamista. Kuultujen tahojen näkemyksiä esitellään tarkemmin valmisteluasiakirjassa.

#### **IV. Päätelmät**

Tässä kertomuksessa analysoidaan EU:n sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanon ja sen valvonnan kehitystä vuosina 2011–2012 kaikissa jäsenvaltioissa.

Tämän kertomuksen alan määrittävät direktiivi 2006/22/EY ja komission päätös 2009/810/EY, joissa määritellään asetusta (EY) N:o 561/2006 ja direktiiviä 2002/15/EY koskevat vakiotiedot, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava. Niitä ovat lähinnä tehtyjen tarkastusten määrä ja tyyppi sekä havaittujen rikkomusten määrä ja tyyppi. Tällä raportointikaudella tietojen laatu ja niiden toimittamisen oikea-aikaisuus paranivat, minkä ansiosta komissio pystyi tekemään luotettavampia päätelmiä sosiaalilainsäädännön soveltamisesta Euroopan tasolla.

Kertomus osoittaa, että sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonta ja täytäntöönpano on tietyiltä osin parantunut. EU:ssa tarkastettujen työssäolopäivien kokonaismäärä kasvoi keskimäärin 8,7 prosenttia eli lähes 146 miljoonasta noin 158,6 miljoonaan päivään, kun taas tarkastusten vähimmäismäärä pysyi kolmessa prosentissa. On syytä huomata, että tarkastusten tekemisestä vastasi huomattavasti pienempi määrä tarkastajia kaikissa jäsenvaltioissa. Kasvu osoittaa, että jäsenvaltiot pyrkivät vahvasti tehostamaan tarkastuksia, joilla selvitetään maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista. Kuten kahden edellisenkin kertomuksen tapauksessa useimmat jäsenvaltiot eivät täyttäneet vaatimusta, jonka mukaan vähintään 50 prosenttia työssäolopäivien kokonaismäärästä tarkastetaan yritysten tiloissa. Selvästi suurin osa tarkastuksista tehtiin teiden varsilla. Komissio seuraa tämän tilanteen kehitystä. Jos asianomaisten jäsenvaltioiden ei havaita edistyneen seuraavalla raportointikaudella (2013–2014), komissio käynnistää virallisen selvityksen niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka eivät noudata yritysten tiloissa tehtäviä tarkastuksia koskevaa vaatimusta.

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaan ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivien tarkastusten vähimmäismäärää korotetaan neljään prosenttiin, kunhan 90 prosenttia kaikista

---

<sup>17</sup> Bulgaria, Espanja, Irlanti, Kreikka, Liettua, Malta, Puola, Ranska, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tšekki, Viro ja Yhdistynyt kuningaskunta.

tarkastetuista ajoneuvoista on varustettu digitaalisella ajopiirturilla. Tällä raportointikaudella 56 prosentissa teiden varsilla tarkastetuista ajoneuvoista oli digitaalinen ajopiirturi. Ei siis ole perustaa sille, että tarkastusten vähimmäismäärä korotettaisiin neljään prosenttiin kuljettajien työssäolopäivistä.

On tärkeää, että kansalliset viranomaiset varmistavat, että tarkastukset tehdään ilman kuljettajan kansallisuuteen tai ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltioon perustuvaa syrjintää. Jäsenvaltioiden olisi tutkittava tietonsa perusteellisesti ja ohjeistettava valvontaviranomaisia, jotta vältetään ulkomaalaisten epätasa-arvoinen kohtelu.

Ilmoitettujen rikkomusten määrä kasvoi kuutena viime vuotena merkittävästi ja vakaasti Euroopan tasolla, mikä liittyy tarkastettavien työssäolopäivien vähimmäismäärän kasvuun. Suuntaus on tällä raportointikaudella päinvastainen: havaittujen rikkomusten määrä pieneni verrattuna edelliseen kauteen. Kun muutosta tarkastellaan ottaen huomioon tarkastettujen työssäolopäivien määrän lisääntyminen, sen voidaan katsoa kuvastavan sosiaalilainsäädännön noudattamisen parantumista, kun valvontakäytännöt ovat vakiintuneet ja kuljettajat tuntevat sosiaalilainsäädännön paremmin. Jäsenvaltioiden ja komission toimet, esimerkiksi ohjeet ja valvontahenkilöstön koulutus, alkavat tältä osin tuottaa tuloksia.

Kun analysoidaan paljastumisasteita teiden varsilla ja yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa, vaikuttaa siltä, että yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset ovat edelleen tehokkaampia kuin teiden varsilla tehtävät pistotarkastukset. Paljastumisasteiden erot jäsenvaltioiden välillä osoittavat sen, ettei Euroopan unionista ole vielä läheskään tullut yhdenmukaistettua valvonta-aluetta. Syynä ovat erilaiset valvontaresurssit ja maantieliikennelainsäädännön noudattamisen valvontakäytännöt.

Lähes kaikki jäsenvaltiot toimittivat tietoja yhteisistä tarkastuksista, mikä osoittaa tilanteen parantuneen edelliskauteen verrattuna sekä raportoinnin laadun että toteutettujen yhteistyötoimien määrän suhteen. Yhteistyötä tekevät lähinnä naapurijäsenvaltiot, ja sitä täydennetään Euro Contrôle Routen puitteissa toteutettavilla toimilla, jolloin yhteistyöstä tulee laajempaa.

Kansalliset kertomukset direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta ovat siinä määrin epätäydellisiä, ettei niiden perusteella voida tehdä syvällistä analyysiä siitä, miten kyseinen säädös vaikuttaa kuljettajien terveyteen ja turvallisuuteen tai liikenneturvallisuuteen. Monet jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet itsenäiset kuljettajat lainsäädäntönsä piiriin. Tämän kuitenkin katsotaan joskus aiheuttavan täytäntöönpanon valvontaan liittyviä ongelmia.

Enemmistö jäsenvaltioista vahvisti, että sidosryhmiä on kuultu. Työmarkkinaosapuolet katsoivat yleisesti, että direktiivin 2002/15/EY noudattamisen asianmukainen valvonta on edellytys sille, että työolot ja -ehdot ovat asianmukaiset eikä kilpailu vääristy.

Jotta voidaan arvioida muita tärkeitä maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoon liittyviä seikkoja, kuten Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön soveltamista, poikkeusten toteuttamista ja seuraamuksia Euroopan unionin

perusoikeuskirjan valossa, komissio käynnistää kattavan arvioinnin maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön toimivuudesta.