

EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

Istuntoasiakirja

A6-0357/2008

10.9.2008

MIETINTÖ

tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta
(2008/2062(INI))

Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta

Esittelijä: Alejandro Cercas

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS	3
PERUSTELUT	9
LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO	12
VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS.....	16

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta (2008/2062(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission kertomuksen neuvostolle ja Euroopan parlamentille vaikutuksista, joita aiheutuu, jos itsenäiset kuljettajat jätetään maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle (KOM(2007)0266),
- ottaa huomioon komission 23. kertomuksen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 täytäntöönpanosta vuosina 2003–2004 (KOM(2007)0622),
- ottaa huomioon tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85¹,
- ottaa huomioon maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY²,
- ottaa huomioon 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 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 kumoamisesta³,
- ottaa huomioon 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 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 kumoamisesta⁴,
- ottaa huomioon Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 24. syyskuuta 2004 yhdistetyissä asioissa C-184/02 Espanjan kuningaskunta ja C-223/02 Suomen tasavalta vastaan Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto⁵ antaman tuomion, jossa Euroopan yhteisöjen tuomioistuin totesi, että itsenäisiä kuljettajia ei voida pysyvästi jättää direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle,

¹ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

² EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁴ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁵ Kok. 2004, s. I-7789.

- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta "Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille – Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan – Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi"¹,
 - ottaa huomioon työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan puheenjohtajan 21. kesäkuuta 2007 komission jäsen Vladimir Spidlalle lähettämän kirjeen ja tämän 29. kesäkuuta 2007 komission varapuheenjohtaja Jacques Barrot'lle lähettämän kirjeen, sekä Jacques Barrot'n 3. lokakuuta 2007 antaman vastauksen,
 - ottaa huomioon Euroopan elin- ja työolojen kehittämissäätiön raportin työaikadirektiivin vaikutuksesta tieliikennealan työ- ja virkaehtosopimusneuvotteluihin²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 45 artiklan,
 - ottaa huomioon työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan mietinnön sekä liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon (A6-0357/2008),
- A. toteaa, että tietyt jäsenvaltiot eivät ole toimittaneet ajoissa neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85³ velvoittamia tietoja valvonnasta ja täytäntöönpanosta vuosina 2003–2004, minkä vuoksi komission tiedonanto tämän asetuksen täytäntöönpanosta kyseisenä ajanjaksona (KOM(2007)0622) esitettiin puolitoista vuotta myöhässä,
- B. panee merkille, että todettujen rikkomusten määrän keskiarvo on pysynyt vakaana, mutta kirjattujen rikkomusten kokonaismäärä joissakin jäsenvaltioissa nousi selvästi niin, että taukoja ja lepoaikoja koskevat rikkomukset lisääntyivät, kun taas ajoaikoihin liittyvät rikkomukset vähenivät,
- C. toteaa, että seuraavassa kaksivuotiskertomuksessa on esitettävä ensi kerran tietoja direktiivin 2002/15/EY⁴ täytäntöönpanosta,
- D. ottaa huomioon, että on yleisen edun mukaista varmistaa niin liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden kuin itsenäisten kuljettajienkin työaikaa sekä ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen asianmukainen täytäntöönpano,
- E. ottaa huomioon, että direktiivin 2002/15/EY tavoitteena on säätää työajan järjestämistä koskevia vähimmäismääräyksiä maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden turvallisuuden ja terveyden suojelemiseksi, liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja kilpailuolosuhteiden yhdenmukaistamiseksi,
- F. ottaa huomioon, että direktiivi 2002/15/EY tuli voimaan 23. maaliskuuta 2002 ja jäsenvaltioiden oli määrä panna direktiivin säännökset täytäntöön kolmen vuoden kuluessa eli 23. maaliskuuta 2005 mennessä, ja että valtaosa jäsenvaltioista ei saattanut direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään tänä kolmen vuoden siirtymäaikana,

¹ EUVL C 161, 13.7.2007, s. 89.

² <http://www.eurofound.europa.eu/docs/eiro/tn0704039s/tn0704039s.pdf>

³ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

⁴ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

- G. ottaa huomioon, että kaksi vuotta direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa varten säädetyn siirtymäajan päättymisen jälkeen kaikkia direktiivin säännöksiä ei edelleenkään ole pantu täytäntöön joissakin jäsenvaltioissa,
- H. ottaa huomioon, että itsenäiset kuljettajat on jätetty direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle ainakin 23. maaliskuuta 2009 saakka,
- I. ottaa huomioon, että laatimassaan kertomuksessa niistä vaikutuksista, joita aiheutuisi itsenäisten kuljettajien jättämisestä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle, komissio kuvailee itsenäisten kuljettajien mukaan ottamisen ja poissulkemisen etuja ja haittoja tekemättä kuitenkaan lopullisia johtopäätöksiä asiasta,
- J. ottaa huomioon, että parlamentti on useaan otteeseen todennut, että on paikallaan puuttua alalla esiintyvään väärinkäytökseen eli näennäisesti itsenäisten kuljettajien määrän lisääntymiseen,
- K. ottaa huomioon, että on tarpeen poistaa jäsenvaltioiden väliset erot ja taata reilu kilpailu tieliikennealalla sisällyttämällä itsenäiset kuljettajat direktiivin soveltamisalaan,
- L. ottaa huomioon, että on paikallaan varmistaa johdonmukaisuus ajo- ja lepoajoista annetun asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalan kanssa, jossa ei tehdä eroa kuljettajien välillä,
- M. ottaa huomioon, että tieliikennealan työajan rajoittamisen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen on huomattavasti voimakkaampi, jos mukaan otetaan itsenäiset kuljettajat,
- N. ottaa huomioon, että itsenäisten kuljettajien sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan ei millään muodoin vähennä näiden mahdollisuuksia tai tarvetta hoitaa hallinnollisia ja yritysjohdon tehtäviä, koska direktiivissä 2002/15/EY tarkoitettu työaika rajoittuu maantielikenteen tehtäviin käytettyyn aikaan,
- O. ottaa huomioon, että Euroopan talous- ja sosiaalikomiteassa edustettuina olevat yhteiskunnalliset toimijat olivat täysin yksimielisiä siitä, että itsenäiset kuljettajat olisi sisällytettävä direktiivin soveltamisalaan, jotta voitaisiin varmistaa alan kaikkien työntekijöiden yhdenvertainen kohtelu, välttää kilpailun vääristymät ja edistää parempia työolosuhteita,
- P. ottaa huomioon, että Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on selväsanaisesti vahvistanut, että EY:n perustamissopimuksen 71 artikla muodostaa kelvollisen ja riittävän oikeudellisen perustan direktiivin 2002/15/EY soveltamiselle itsenäisiin kuljettajiin, nimenomaan koska se edistää liikenneturvallisuuden parantamista ja kilpailuolosuhteissa ilmenevien erojen pienentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamista,
- Q. ottaa huomioon, että edellä mainituissa komission tiedonannossa ja kertomuksessa itsenäisten kuljettajien jättämisestä direktiivin 2002/15/EY ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista, todetaan eräiden jäsenvaltioiden viivästyneen huolestuttavasti direktiivin 2002/15/EY sekä muiden tielikenteen sosiaalilainsäädännön säännösten täytäntöönpanossa ja kansalliseen oikeusjärjestykseen siirtämisessä,

- R. ottaa huomioon, että direktiivissä säädetyn aikataulun mukaisesti säännösten täytäntöönpanosta on esitettävä selvitys joka toinen vuosi, vaikka jotkut jäsenvaltiot eivät ole vielä saattaneet direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään,
1. pahoittelee asetuksen (ETY) N:o 3820/85 edelleen hyvin vaihtelevaa soveltamista ja täytäntöönpanoa; toteaa, että jäsenvaltioiden on toteutettava nykyistä tehokkaampia toimia parannetun sosiaalilainsäädännön tehokkaan ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon takaamiseksi;
 2. on huolissaan direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanon riittämättömyydestä ja viivästyisestä eräissä jäsenvaltioissa; kehottaa näitä jäsenvaltioita antamaan nopeasti selvityksen täytäntöönpanon laiminlyönnin syistä ja ilmoittamaan samalla mahdolliset edelleen olemassa olevat esteet;
 3. huomauttaa, että direktiivissä 2002/15/EY säädetään vähimmäisvaatimuksista, ja toteaa, että sen täytäntöönpano ei saa johtaa työntekijöiden suojelun yleisen tason heikkenemiseen tai vaikuttaa yleisen työlainsäädännön tai kollektiivisten sopimusten sisältämien edullisempien ehtojen noudattamiseen tietyissä jäsenvaltioissa;
 4. kehottaa jäsenvaltioita nopeuttamaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön säännösten siirtämistä kansalliseen lainsäädäntönsä ja saattamaan ne voimaan viipymättä, sillä on ymmärrettävästi yleisen edun mukaista varmistaa kansalaisten liikenneturvallisuus ja kuljettajien terveys ja turvallisuus sekä luoda yksiselitteiset puitteet reilulle kilpailulle;
 5. kehottaa komissiota laatimaan direktiivin 2002/15/EY mukaisesti joka toinen vuosi täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen, vaikka tietyt jäsenvaltiot eivät olekaan vielä siirtäneet kyseistä säädöstä kansalliseen lainsäädäntönsä;
 6. on huolissaan rikkomusten edelleen suuresta keskiarvosta etenkin henkilöliikenteessä ja odottaa jäsenvaltioiden parantavan säännösten täytäntöönpanoa; vaatii jäsenvaltioita toteuttamaan entistä enemmän yhteisiä aloitteita tietojen ja henkilöstön vaihdon helpottamiseksi sekä yhteensovittujen tarkastusten suorittamiseksi;
 7. kehottaa komissiota suhtautumaan tiukasti tieliikennettä koskevan yhteisön sosiaalilainsäädännön rikkomiseen jäsenvaltioissa, käyttämään pakkokeinoja säännösten noudattamatta jättämisen yhteydessä ja toteuttamaan ennaltaehkäiseviä ja tarvittaessa oikeudellisia toimia varmistaa yhteisön lainsäädännön noudattamisen;
 8. vaatii komissiota asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaisen komitologiamenettelyn yhteydessä esittämään lokakuuhun 2008 mennessä suuntaviivat rikkomusten yhtenäiselle määrittämiselle ja luokittelulle;
 9. kehottaa komissiota asettamaan vaikutustenarvioinnissa asianmukaisesti etusijalle liikenneturvallisuuden sosiaalisen ulottuvuuden sekä kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien turvallisuuden ja terveyden yhdessä muiden näkökohtien kanssa;
 10. kehottaa komissiota ottamaan yllä mainittua vaikutustenarviointia laatiessaan huomioon Euroopan läpi matkaavien kuorma-auton kuljettajien vaikeat työolosuhteet, jotka johtuvat riittämättömyydestä mahdollisuuksista käyttää asianmukaisia pysähdyspaikkoja siitä

huolimatta, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 12 artiklassa tunnustetaan nimenomaisesti turvallisten ja valvottujen pysähdyspaikkojen riittävän määrän merkitys ammattikuljettajille unionin moottoritieverkoston alueella; kehottaa näin ollen komissiota seuraamaan Euroopan parlamentin käynnistämää pilottihanketta turvallisista ja valvotuista pysäköintipaikoista ottamalla huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnossa "EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikka ja ammattiautoilijat – turvalliset ja valvotut pysäköintialueet"¹ suositellut toimenpiteet;

11. kehottaa komissiota yllä mainittua virallista vaikutustenarviointia laatiessaan ottamaan täysimääräisesti huomioon parlamentin kannan ja sen esittämät perustelut itsenäisten työntekijöiden sisällyttämiselle täysimääräisesti direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan;
12. kehottaa komissiota yllä mainittua virallista vaikutustenarviointia laatiessaan ottamaan huomioon kuljetusalan yleisen mielipiteen mitä tulee itsenäisten kuljettajien mukaan ottamisen tarkoituksenmukaisuuteen ja katsoo, että näennäisesti itsenäisen kuljettajan käsitteen määrittelemisen oikeudellisesti ja kanteen nostaminen olisi äärimmäisen hankalaa; kehottaa komissiota huomioimaan myös käytännölliset ja hallinnolliset esteet, jotka on poistettava, jotta kyseistä käsitettä ei käytettäisi laajamittaisesti työpäivän pituutta koskevien rajoitusten kiertämiseen;
13. kehottaa komissiota esittämään riittävän ajoissa tarpeelliset toimenpiteet, joilla varmistetaan direktiivin 2002/15/EY kaikkien osien täysimääräinen voimaantulo 23. maaliskuuta 2009 ja sen soveltamisalan laajentaminen koskemaan itsenäisiä työntekijöitä;
14. kehottaa komissiota varmistamaan, että vaikutusten arviointi saatetaan nopeasti päätökseen, jotta voidaan viivytyksettä toteuttaa objektiivinen analyysi mahdollisesti tarvittavista muutoksista;
15. kehottaa komissiota tarkastelemaan kunkin jäsenvaltion liikennetarkastusmenettelyjä ja toimittamaan parlamentille asiaa koskevan kertomuksen; kehottaa komissiota – siinä tapauksessa että havaitaan tarkastusmenettelyjä, jotka haittaavat tavaroiden tai henkilöiden vapaata liikkuvuutta – tarkastelemaan nykyistä lainsäädäntöä ja ehdottamaan muutoksia yhdenmukaisten liikenteen tarkastusmenettelyjen varmistamiseksi;
16. vaatii jäsenvaltioita ja komissiota esittämään tiedot ja niihin perustuvat täytäntöönpanoa koskevat kertomukset huomattavasti nykyistä nopeammin, jotta täytäntöönpanon arvioinnista mahdollisesti seuraavat vaadittavat oikeudelliset muutokset voidaan tehdä ilman lisäviipeitä;
17. katsoo näiden rikkomuksia koskevien lukujen vahvistavan jälleen, että lainsäädäntöä on mukautettava viipymättä; luottaa siihen, että toukokuussa 2006 voimaan tullut direktiivi 2006/22/EY ja huhtikuussa 2007 voimaan tullut asetus 561/2006 johtavat säännösten tiukempaan ja yhdenmukaisempaan täytäntöönpanoon;

¹ EUVL C 175, 27.7.2007, s. 88.

18. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauseelman neuvostolle, komissiolle, jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle.

PERUSTELUT

Nopeasti kehittyvällä ja jatkuvasti kasvavalla maantieliikenteellä on Euroopan taloudellisessa toiminnassa keskeinen asema. Ala on työllisyyden kannalta erittäin tärkeä, sillä se työllistää suorasti yli kolme miljoonaa ihmistä koko Euroopan unionissa. Valitettavasti alan sosiaalilainsäädännön ja etenkin työajan järjestämistä ja ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden noudattaminen jäsenvaltioissa jättää paljon toivomisen varaa, ja tämä aiheuttaa seurauksia ja riskejä liikenneturvallisuudelle ja kuljettajien terveydelle ja turvallisuudelle, kuten parlamentti toteaa.

Toisaalta voimakas kilpailu sekä alan sisällä että liikenteen muiden alojen kanssa edellyttää selviä sääntöjä sekä tehokkaita valvonta- ja seuraamusmenettelyjä, jotta yhteisten sääntöjen noudattamatta jättäminen ei vaaranna tasapuolisen kilpailun periaatetta, joka on alan yhdenmukaisen ja järkipärisen toiminnan edellytys Euroopan talousalueella. Tasapuolisten kilpailuolosuhteiden kunnioittaminen ja ajo-, työ- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen tinkimätön noudattaminen ovat saman kolikon kaksi puolta: ne ovat perustavanlaatuisia edellytyksiä pyrittäessä varmistamaan sekä unionin kansalaisten liikenneturvallisuus että henkilö- ja tavaraliikenteen kuljettajien terveys ja turvallisuus.

Näihin suuriin ja vaikeisiin haasteisiin vastaamiseksi on laadittu laaja lainsäädäntöjärjestelmä, joka ei aina ole niin selvä ja johdonmukainen kuin pitäisi ja jota ei etenkään aina saateta osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sovelleta liikennetoimintaan riittävän huolellisesti kaikissa jäsenvaltioissa.

On olemassa kaksi asiaan liittyvää rinnakkaista säännöstöä, jotka eivät kuitenkaan aina sovi yhteen: ajo- ja lepoaikoja koskeva lainsäädäntö¹, joka kuuluu liikenne- ja matkailuvaliokunnan toimivaltaan ja jota on juuri tarkistettu, sekä 11. maaliskuuta 2002 annettuun direktiiviin 2002/15/EY sisältyvä lainsäädäntö maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä, joka kuuluu työllisyys- ja sosiaalivaliokunnan toimivaltaan ja jota käsitellään tässä mietinnössä.

Niiden terveys- ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista, joihin direktiivillä 2002/15/EY pyritään, haittaavat kahdentyyppiset ongelmat:

1. Ensimmäisen muodostavat puutteet kyseisen direktiivin siirtämisessä osaksi kansallista lainsäädäntöä. Jäsenvaltioilla oli direktiivin voimaantulon jälkeen aikaa kolme vuotta, eli maaliskuun 23. päivään 2005 asti, panna täytäntöön sen säännökset. Tuohon määräaikaan mennessä kolmannes jäsenvaltioista ei kuitenkaan ollut noudattanut tätä velvoitetta, ja vielä tähänkään mennessä neljä niistä ei ole ilmoittanut

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä 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) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä 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 112, 11.4.2006, s. 35).

täytäntöönpanotoimenpiteistään; komissio katsoo näin ollen, ettei se voi julkaista ensimmäistä joka toinen vuosi annettavaa kertomustaan direktiivin täytäntöönpanosta, joka olisi pitänyt antaa maaliskuussa 2007.

2. Toinen ongelma on jatkuva epävarmuus ja itsenäisten kuljettajien jättäminen yhä edelleen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka parlamentti sai tämän vaatimuksensa läpi kovalla taistelulla neuvoston kanssa käymänsä ankaran sovittelumenettelyn päätteeksi. Komissio julkaisi, kuten sen pitikin, 23. toukokuuta 2007 kertomuksen vaikutuksista, joita aiheutuu, jos itsenäiset kuljettajat jätetään direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle (KOM(2007) 266). Tässä kertomuksessa sen oli määrä selvittää, kuinka laajoja lainsäädäntöaloitteita olisi tehtävä, jotta kyseistä direktiiviä voidaan soveltaa myös itsenäisiin kuljettajiin 23. maaliskuuta 2009 alkaen, kuten sen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään. Komissio totesi kuitenkin kertomuksessaan, että se ei vielä voinut tehdä suunniteltua säädösehdotusta ja että tilannetta täytyy analysoida tarkemmin ottaen huomioon uudet tekijät, kuten ajo- ja lepoajoista annettu uusi asetus (EY) N:o 561/2006. Monet pitävät kertomuksen luettuaan selvänä, ettei komissio puolusta itsenäisten kuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan yhtä tarmokkaasti kuin ennen ja että taloudelliset näkökohdat on asetettu sosiaalisten näkökohtien edelle tai että ne ovat jopa toistensa suhteen vastakkaisia.

Kesäkuun 21. ja lokakuun 29. päivänä 2007 työllisyys- ja sosiaalivaliokunnan puheenjohtaja Jan Andersson osoitti kyseisen valiokunnan nimissä komission jäsenelle Vladimir Špidlalle sekä komission varapuheenjohtajalle Jacques Barrot'lle virallisen kirjeen, jossa hän ilmaisi tyytyväisyytensä siitä, että komissio katsoi edelleen koko tieliikennealan, myös itsenäisten kuljettajien, työajan vähentämisellä olevan myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Kirjeensä lopuksi Andersson muistutti, että on tärkeää säilyttää johdonmukaisuus ajo- ja lepoaikoja koskevan asetuksen kanssa, välttää alan pirstoutuminen, joka johtuu monien työntekijöiden luokittelemisesta (vääriksi) itsenäisiksi kuljettajiksi, sekä taata tasapuoliset kilpailuedellytykset soveltamalla direktiiviä koko tieliikennealaan.

Jacques Barrot totesi vastauksessaan, että käytettävissä oleva tutkimus ei anna selkeää tukea sen paremmin itsenäisten kuljettajien sisällyttämiselle direktiivin soveltamisalaan kuin heidän jättämiselleen sen ulkopuolelle, minkä takia asiaa on pohdittava tarkemmin. Näin ollen käynnistettiin asianmukainen vaikutusten arviointi, joka koskee seuraavia kolmea mahdollista vaihtoehtoa:

- a. direktiivin säilyttäminen ennallaan, mikä merkitsee itsenäisten kuljettajien täydellistä ja automaattista sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan 23. maaliskuuta 2009 alkaen
- b. direktiivin vahvistaminen säännöksillä, joilla pyritään sisällyttämään ns. "väärät" itsenäiset kuljettajat direktiivin soveltamisalaan, mutta jätetään itsenäiset kuljettajat edelleen sen ulkopuolelle
- c. laajennetaan direktiivin soveltamisala koskemaan kaikkia itsenäisiä kuljettajia paitsi niitä, jotka harjoittavat vain kansallista liikennöintiä.

Tällä välin kuluneen ajan huomioon ottaen parlamentin on otettava asiaan kantaa, ja sen tavoite on kahtalainen: että direktiivistä on ennen kuluvan lainsäädäntökauden loppua tullut todellisuutta koko Euroopassa ja että komissio muistaa parlamentin puolustaneen hellittämättä kaikkien alan työntekijöiden sisällyttämistä työajan järjestämistä koskevan lainsäädännön soveltamisalaan, koska tämä on ainoa tapa varmistaa tehokkaasti ja yhtäaikaisesti

- liikenneturvallisuus
- kuljettajien terveys ja turvallisuus
- tasapuolinen kilpailu alan sisällä sekä Euroopan unionin alueella.

1.7.2008

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnalle

tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä
(2008/2062(INI))

Valmistelija: Helmuth Markov

EHDOTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. toteaa, että tietyt jäsenvaltiot eivät ole toimittaneet ajoissa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20. joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85¹ velvoittamia tietoja valvonnasta ja täytäntöönpanosta vuosina 2003–2004, minkä vuoksi komission tiedonanto tämän asetuksen täytäntöönpanosta kyseisenä ajanjaksona (KOM(2007)0622) esitettiin puolitoista vuotta myöhässä,
- B. toteaa, että seuraavassa kaksivuotiskertomuksessa on esitettävä ensi kerran tietoja maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY² täytäntöönpanosta,
- C. toteaa, että viisi jäsenvaltiota (Belgia, Saksa, Ranska, Luxemburg ja Itävalta) on vuosina 2003–2004 lisännyt valvottujen työpäivien määrää samalla, kun tarkastettujen työpäivien määrä muissa jäsenvaltioissa on vähentynyt ja on Portugalissa ja Ruotsissa säädettyä vähimmäismäärää alhaisempi,
- D. panee merkille, että todettujen rikkomusten määrän keskiarvo pysyi vakaana, mutta kirjattujen rikkomusten kokonaismäärä joissakin jäsenvaltioissa nousi selvästi niin, että

¹ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

² EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

taukoja ja lepoaikoja koskevat rikkomukset lisääntyivät, kun taas ajoaikoihin liittyvät rikkomukset vähenivät,

1. pahoittelee asetuksen (ETY) N:o 3820/85 edelleen hyvin vaihtelevaa soveltamista ja täytäntöönpanoa; toteaa, että jäsenvaltioiden on toteutettava nykyistä tehokkaampia toimia parannetun sosiaalilainsäädännön tehokkaan ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon takaamiseksi;
2. on huolissaan rikkomusten edelleen suuresta keskiarvosta etenkin henkilöliikenteessä ja odottaa jäsenvaltioiden parantavan säännösten täytäntöönpanoa; vaatii jäsenvaltioita toteuttamaan entistä enemmän yhteisiä aloitteita tietojen ja henkilöstön vaihdon helpottamiseksi sekä yhteensovitettujen tarkastusten suorittamiseksi;
3. kehottaa komissiota tarkastelemaan kunkin jäsenvaltion liikennetarkastusmenettelyjä ja esittämään parlamentille asiaa koskevan kertomuksen; jos havaitaan tarkastusmenettelyjä, jotka haittaavat tavaroiden tai henkilöiden vapaata liikkumista, kehottaa komissiota tarkastelemaan nykyistä lainsäädäntöä ja ehdottamaan muutoksia yhdenmukaisten liikenteen tarkastusmenettelyjen varmistamiseksi;
4. vaatii jäsenvaltioita ja komissiota esittämään tiedot ja niihin perustuvat täytäntöönpanoa koskevat kertomukset huomattavasti nykyistä nopeammin, jotta täytäntöönpanon arvioinnista mahdollisesti seuraavat vaadittavat oikeudelliset muutokset voidaan tehdä ilman lisäviipeitä;
5. katsoo näiden lukujen vahvistavan jälleen, että lainsäädäntöä on mukautettava viipymättä; luottaa siihen, että toukokuussa 2006 voimaan tullut direktiivi 2006/22/EY¹ ja huhtikuussa 2007 voimaan tullut asetus 561/2006² johtavat säännösten tiukempaan ja yhdenmukaisempaan täytäntöönpanoon;
6. vaatii komissiota asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaisen komitologiamenettelyn yhteydessä esittämään lokakuuhun 2008 mennessä suuntaviivat rikkomusten yhtenäiselle määrittämiselle ja luokittelulle;
7. arvostelee direktiivin 2002/15/EY hidasta siirtämistä kansalliseen lainsäädäntöön ja sen hidasta täytäntöönpanoa, vaikka se olisi pitänyt siirtää kansalliseen lainsäädäntöön jo 23. maaliskuuta 2005 mennessä; vaatii, että itsenäisiä ammatinharjoittajia koskeva väliaikainen poikkeus poistetaan aikomusten mukaisesti vuonna 2009 ja että pisin sallittu työaika kahden viikon aikana on 100 tuntia;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä 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. 35).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä 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).

8. kehottaa komissiota ja jäsenvaltiota ryhtymään tarvittaviin toimiin, joilla taataan riittävät investoinnit tieliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen; pitää tässä yhteydessä prioriteettina turvallisten pysäköintialueiden rakentamista;
9. kehottaa komissiota tarkastelemaan hallinnollisten vaatimusten tehokkuutta ja yksinkertaistamista;
10. vaatii komissiota toteuttamaan kaiken kaikkiaan toimia toteutuksen ja valvonnan vaatimiseksi.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	24.6.2008
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 39 -: 2 0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Margrete Auken, Philip Bradbourn, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Maria Eleni Koppa, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Vural Öger, Marie Panayotopoulos-Cassiotou
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	Ioannis Gklavakis, Helmut Kuhne, Maria Petre, Eoin Ryan

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	10.9.2008
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 29 -: 16 0: 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Jan Andersson, Edit Bauer, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnach, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Jean Louis Cottigny, Jan Cremers, Proinsias De Rossa, Harald Ettl, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Stephen Hughes, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Jean Lambert, Bernard Lehideux, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Maria Matsouka, Mary Lou McDonald, Elisabeth Morin, Juan Andrés Naranjo Escobar, Csaba Öry, Siiri Oviir, Pier Antonio Panzeri, Rovana Plumb, Jacek Protasiewicz, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Jean Spautz, Gabriele Stauner, Ewa Tomaszewska, Anne Van Lancker, Gabriele Zimmer
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Petru Filip, Donata Gottardi, Rumiana Jeleva, Sepp Kustatscher, Claude Moraes, Roberto Musacchio, Csaba Sógor