

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpano

Euroopan parlamentin päätöslauselma 9. lokakuuta 2008 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta (2008/2062(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission 23. toukokuuta 2007 antaman 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 12. lokakuuta 2007 antaman 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 20. joulukuuta 1985 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 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. maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006³,
- ottaa huomioon 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 15. maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY⁴,
- 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,
- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta "Komission

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.

tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille – Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan – Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi¹,

- ottaa huomioon työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan puheenjohtajan 21. kesäkuuta 2007 komission jäsen Vladimir Spidlalle ja 29. kesäkuuta 2007 komission varapuheenjohtaja Jacques Barrot'lle lähettämät kirjeet, 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 3820/85 mukaisia 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/EY 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 koskevista vähimmäisvaatimuksista maantieliikenteen 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,
- G. ottaa huomioon, että kaksi vuotta direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa varten säädetyin siirtymäajan päättymisen jälkeen kaikkia direktiivin säännöksiä ei edelleenkään ole pantu täytäntöön joissakin jäsenvaltioissa,

¹ EUVL C 161, 13.7.2007, s. 89.

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

- 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 aiheutuu 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 väärinkäyttöön 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 asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalan kanssa ajo- ja lepoaikojen osalta tekemättä 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 yritysjohton 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 ovat 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 kelpollisen ja riittävän oikeudellisen perustan direktiivin 2002/15/EY soveltamiselle itsenäisiin kuljettajiin, nimenomaan koska se edistää liikenneturvallisuuden parantamista ja kilpailuedellytysten lähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamista,
- Q. ottaa huomioon, että edellä mainituissa komission tiedonannossa ja kertomuksessa itsenäisten kuljettajien jättämisestä direktiivin 2002/15/EY ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista todetaan, että eräissä jäsenvaltioissa direktiivin 2002/15/EY sekä muiden tielikenteen sosiaalilainsäädännön säännösten täytäntöönpano ja kansalliseen oikeusjärjestykseen siirtäminen on viivästynyt huolestuttavasti,
- R. ottaa huomioon, että direktiivissä 2002/15/EY 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 lainsäädäntöön 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 lainsäädäntöön;
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 yhteensovitettujen 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 varmistakseen 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 sen valmistellessa lainsäädäntöehdotusta direktiivin 2002/15/EY muuttamiseksi (2 artiklan 1 kohdan mukaisesti) 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 virallista 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 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 edellä 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 määrittelyminen 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 vaikutustenarviointi 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 (EY) N:o 561/2006 johtavat säännösten tiukempaan ja yhdenmukaisempaan täytäntöönpanoon;
18. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle.

¹ EUVL C 175, 27.7.2007, s. 88.