



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. kesäkuuta 2017
(OR. en)

9671/17

Toimielinten välinen asia:
2017/0121 (COD)

TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	1. kesäkuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2017) 278 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2017) 278 final.

Liite: COM(2017) 278 final



Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Tieliikenteeseen sovellettavilla unionin sosiaalialan säännöillä edistetään poliittisia tavoitteita, jotta parannettaisiin kuljettajien työoloja, varmistettaisiin tasapuolinen kilpailu liikennöitsijöiden välillä ja parannettaisiin liikenneturvallisuutta kaikkien käyttäjien kannalta. Näiden sääntöjen räätälöiminen sektorin tarpeiden mukaan ja niiden yhdenmukaisen ja tehokkaan soveltamisen ja täytäntöönpanon helpottaminen ovat keskeinen osa komission strategiaa, jolla pyritään tiivistämään tieliikennemarkkinoiden integrointia ja tekemään sektorista oikeudenmukaisempi, tehokkaampi ja sosiaalisesti vastuullisempi, kuten 28. maaliskuuta 2011 julkaistussa liikennettä käsittelevässä valkoisessa kirjassa¹ luonnosteltiin.

Tieliikenteeseen sovellettavia keskeisiä sosiaalialan sääntöjä ovat muun muassa direktiivissä 2002/15/EY² esitetyt kuljettajien työajan järjestämisestä koskevat säännökset, direktiivissä 2006/22/EY esitetyt täytäntöönpanoa koskevat vähimmäisvaatimukset, asetuksen (EY) N:o 561/2006³ mukaiset ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sekä direktiivissä 96/71/EY⁴ vahvistetut työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat säännökset ja täytäntöönpanodirektiivi 2014/67/EU⁵. Nämä säädökset ovat osa laajempia toimia, joilla pyritään parantamaan kuljettajien työoloja, varmistamaan tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja parantamaan turvallisuutta Euroopan teillä sekä varmistamaan se, että kuljettajien sosiaalinen suojelu ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja ovat tasapainossa.

Maantieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskevassa jälkiarvioinnissa⁶, joka tehtiin vuosina 2015–2017 osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, todettiin, että voimassa olevilla säännöillä ei puututa tehokkaasti ja vaikuttavasti työolojen heikkenemiseen ja kilpailun vääristymiseen liittyviin riskeihin. Tämä johtuu lainsäädäntöpuutteiden puutteista. Jotkin säännöt ovat epäselviä ja niiden soveltaminen ja täytäntöönpano on vaikeaa tai mahdotonta, mikä johtaa yhteisten sääntöjen erilaiseen täytäntöönpanoon jäsenvaltioissa ja aiheuttaa riskin sisämarkkinoiden pirstoutumisesta.

Käytännön ongelmien analyysi osoitti erityisesti, että direktiivien 96/71/EY ja 2014/67/EU tulkinta- ja soveltamiseroihin maantieliikenteen alalla on puututtava kiireesti. Tämän lainsäädäntöehdotuksen tukena olevassa vaikutustenarvioinnissa päätellään, että työntekijöiden lähettämistä koskevat säännökset ja hallinnolliset vaatimukset eivät sovellu kansainvälisen maantieliikenteen kuljettajien erittäin liikkuvaan työhön. Tämä aiheuttaa kohtuuttoman sääntelyrasitteen liikenteenharjoittajille ja luo perusteettomia esteitä rajatylittävien palvelujen tarjoamiselle. Työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamiseen maantieliikenteen alalla liittyvät oikeudelliset ja käytännön vaikeudet tuotiin

¹ COM(2011)144 final.

² EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁴ EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁵ EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11.

⁶ Jälkiarviointi kattoi ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevan asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen säännösten täytäntöönpanosta annetun direktiivin 2006/22/EY sekä maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY.

esiin direktiivin 96/71/EY muuttamisesta 8. maaliskuuta 2016 esitetyn komission ehdotuksen⁷ johdanto-osan 10 kappaleessa: *Kansainvälisen maantieliikenteen parissa tehtävän työn suuren liikkuvuuden vuoksi työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevan direktiivin täytäntöönpano herättää tällä alalla erityisiä oikeudellisia kysymyksiä ja vaikeuksia (erityisesti silloin, kun yhteys asianomaiseen jäsenvaltioon ei ole riittävä). Näihin haasteisiin olisi parempi vastata alakohtaisella lainsäädännöllä ja muilla EU:n aloitteilla, joilla pyritään parantamaan maantieliikenteen sisämarkkinoiden toimintaa.*

Tämä ehdotus tarjoaa holistisen lähestymistavan, jolla voidaan puuttua kuljettajien puutteellisten työolojen, myös työehtojen, aiheuttamiin riskeihin ja samalla keventää liikenteenharjoittajiin kohdistuvaa liiallista sääntelyrasitetta ja estää kilpailun vääristymistä. Kattavana tavoitteena on varmistaa tasapaino kuljettajien sosiaalisen suojelun ja liikenteenharjoittajien rajaylittävien palvelujen tarjoamisen vapauden välillä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ehdotus on osa käynnissä olevaa laajempaa unionin maantieliikennelainsäädännön uudelleentarkastelua. Se liittyy tiiviisti aloitteeseen, jolla halutaan parantaa asetuksessa (EY) N:o 561/2006 esitettyjen ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja sekä asetuksessa (EU) N:o 165/2014 esitettyjen ajopiirturin käyttöä koskevien sääntöjen selkeyttä ja riittävyyttä. Se liittyy myös käynnissä olevaan uudelleentarkasteluun, jossa käsitellään maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä (asetus (EY) N:o 1071/2009), maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä (asetus (EY) N:o 1072/2009) ja kansainvälisen matkustajaliikenteen markkinoille pääsyä (asetus (EY) N:o 1073/2009) koskevia sääntöjä. Sosiaaliset ja markkinasäännöt muodostavat kattavat ja johdonmukaiset oikeudelliset puitteet, ja niiden yhdenmukainen ja tehokas täytäntöönpano on keskeisen tärkeää, jotta maantieliikennesektorista saadaan tasapuolinen, turvallinen sekä ympäristön kannalta ja sosiaalisesti kestävä. Millään ei aloitteella ei yksinään pystytä puuttumaan tehokkaasti käynnissä oleviin sosiaalisiin ja markkinoihin liittyviin haasteisiin.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella edistetään istuvan komission kahta prioriteettia eli luodaan ”syvemmät ja oikeudenmukaisemmat sisämarkkinat” ja edistetään ”työllisyyttä, kasvua ja investointeja”. Se on johdonmukainen toimien kanssa, joilla tähdätään sosiaalisen epäoikeudenmukaisuuden ja epäreilun kilpailun torjumiseen sekä sosiaalisten puitteiden luomiseen uusia työllisyysmahdollisuuksia ja tasapuolisia liiketoimintaedellytyksiä varten.

Ehdotuksen yhtenä tavoitteena on varmistaa kunnolliset työolot ja asianmukainen sosiaalinen suoja. Sen vuoksi se on komission sosiaalisen toimintaohjelman tavoitteiden ja EU:n sosiaalisten oikeuksien pilarin luomiseen tähtäävän aloitteen mukainen. Se on myös johdonmukainen Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklan kanssa, jossa määräään oikeudesta oikeudenmukaisiin ja kohtuullisiin työoloihin.

Ehdotus on REFIT-ohjelman mukainen, koska sillä kevennetään sääntelyrasitetta ja yksinkertaistetaan ja mukautetaan joitakin sääntöjä sektorin erityisten tarpeiden mukaiseksi. Sillä myös tehostetaan täytäntöönpanoa hyödyntämällä paremmin olemassa olevia valvontavälineitä ja -järjestelmiä.

⁷ COM(2016) 128.

- **Oikeusperusta**

Tällä ehdotuksella muutetaan direktiiviä 2006/22/EY ja annetaan direktiiveihin 96/71/EY ja 2014/67/EU liittyviä alakohtaisia sääntöjä työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon.

Direktiivi 2006/22/EY perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohtaan, ja tätä määräystä olisi käytettävä perustana myös sen muutoksessa.

Direktiivit 96/71/EY ja 2014/67/EU perustuvat SEUT-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaan. Koska ehdotetut säännöt liittyvät yksinomaisesti liikennepalvelujen tarjoamista koskeviin erityistilanteisiin, perustana olisi kuitenkin käytettävä SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohtaa.

- **Toissijaisuusperiaate**

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa vain EU:n lainsäätäjä.

Puutteet voimassa olevassa lainsäädännössä tarkoittavat sitä, että jäsenvaltiot soveltavat ja panevat täytäntöön eri tavoin EU:n sosiaalisia sääntöjä, mukaan luettuna työntekijöiden lähettämistä koskevat säännöt. Suuntaviivat tai jäsenvaltioiden harjoittama itsesääntely eivät riittäisi varmistamaan, että maantieliikenteen alan sosiaalisia sääntöjä sovellettaisiin ja valvottaisiin johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa. EU:n tason toimet ovat sen vuoksi perusteltuja.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä mikä on välttämätöntä yksilöityihin ongelmiin – eli kuljettajien puutteellisiin työoloihin ja liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymiseen – puuttumiseksi.

Ehdotuksessa esitetään toimintavaihtoehto, jota pidettiin soveltuvimpana ja oikeasuhteisimpana ja jossa huolehditaan tasapuolisesti kuljettajien työolojen parantamisesta, liikenteenharjoittajiin kohdistuvan sääntelyrasitteen keventämisestä ja sääntöjen tehokkaasta täytäntöönpanon valvonnasta valtioiden rajojen yli (ks. vaikutustenarvioinnin kohta 7.2).

Ehdotuksessa keskitytään yksinkertaistamaan, selkeyttämään ja mukauttamaan tiettyjä sääntöjä, jotta vastataan sektorin tarpeisiin. Siinä vältetään asettamasta tarpeetonta hallinnollista rasitetta liikenteenharjoittajille ja pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja vastavuoroista apua koskevat vaatimukset ovat oikeasuhteisia. Vaikutustenarvioinnissa pääteltiin, että kaavailluilla toimenpiteillä ei ole kohtuutonta vaikutusta pk-yrityksiin.

- **Toimintatavan valinta**

Koska ehdotuksessa tehdään joitakin muutoksia direktiiviin 2006/22/EY ja annetaan direktiiveihin 96/71/EY ja 2014/67/EU liittyviä alakohtaisia sääntöjä työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon, myös valittu toimintatapa on direktiivi.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Täytäntöönpanodirektiivistä 2006/22/EY sekä ajoaikaa koskevasta asetuksesta (EY) N:o 561/2006 ja työaikaa koskevasta direktiivistä 2002/15/EY tehtiin kattava jälkiarviointi vuosina 2015–2017⁸. Arvioinnin tukena oli ulkoinen tutkimus⁹.

Tärkeimpiä yksilöityjä ongelmia olivat seuraavat:

- säännöksen, joka koskee ajoaikojen tallentamista, kun kuljettaja ei ole ajoneuvossa, eriävä tulkinta ja täytäntöönpano;
- työaikaa koskevien sääntöjen rikkominen, joka johtaa kuljettajien liiallisiin työtunteihin ja väsymyksen kertymiseen, millä on haitallista vaikutusta kuljettajien terveyteen ja turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen;
- työaikaa koskevien säännösten heikko täytäntöönpano ja yhdenmukaisten tietojen puute seurannasta ja noudattamista koskevista tarkastuksista;
- hallinnollisen yhteistyön ja vastavuoroisen avunannon puute jäsenvaltioiden välillä, mikä estää EU:n sääntöjen yhdenmukaista täytäntöönpanoa;
- epäjohdonmukaiset kansalliset järjestelmät, joilla arvioidaan kuljetusyritysten riskiluokituksia, mikä estää tietojen vaihtoa ja vertailua tarkastusten tehostamiseksi;
- riskiluokitusjärjestelmien tietojen puutteellinen käyttö, mikä haittaa valvonnan tehokasta kohdentamista;
- työnantajajäsenvaltion ulkopuolella pitkiä aikoja työskentelevien kuljettajien riittämättömästä palkasta ja sosiaalisesta suojelusta johtuvaan työolojen heikkenemiseen liittyvät riskit, joihin ei ole puututtu.

Työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevat säännökset eivät olleet erityisesti osa REFIT-arviointia. Työntekijöiden lähettämistä koskevien erilaisten kansallisten toimenpiteiden soveltamiseen liittyvät vaikeudet tieliikenteen alalla kuitenkin osoittivat, että työntekijöiden lähettämistä koskevat yleiset säännöt eivät sovellu maantieliikenteen alan erittäin liikkuvaan työvoimaan ja että hallinnolliset vaatimukset ovat kohtuuttoman rasittavia ja rajoittavat näin vapautta tarjota rajatylittäviä palveluja.

• Sidosryhmien kuuleminen

Ehdotusta valmisteltaessa järjestettiin kattavat sidosryhmien kuulemiset 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (KOM(2002) 704 lopull.) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Kuulemisprosessiin osallistuivat kaikki asiaan liittyvät sidosryhmät: kansalliset viranomaiset, valvontaelimet sekä maantieliikenteen (rahti- ja matkustajaliikenteen) harjoittajat,

⁸ Ks. alaviite 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

huolitsijoita, rahtaaajia, pk-yrityksiä, ammattiliittoja, kuljettajia ja muita maantieliikenteen työntekijöitä edustavia järjestöjä. Prosessin aikana on kuultu erityisen kattavasti Euroopan tason työmarkkinaosapuolia. Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja -välineitä:

- Liikennealan sosiaalista toimintaohjelmaa käsitelleessä korkean tason konferenssissa 4. kesäkuuta 2015 käynnistettiin laaja keskustelu maantieliikenteen alan sosiaalisista näkökohdista; osallistujia oli noin 350 (päättäjiä, kuljetusalan asiantuntijoita, työmarkkinaosapuolia).

- Vuoden 2015 lopulla järjestettiin seminaareja, joihin osallistui alan sidosryhmiä, jäsenvaltioiden edustajia ja EU:n tason työmarkkinaosapuolia. Keskusteluissa keskityttiin siihen, miten sosiaali- ja sisämarkkinalainsäädäntö toimii maantieliikenteen alalla.

- 19. huhtikuuta 2016 järjestettiin maantieliikennettä käsittelevä konferenssi, jossa oli maantieliikenteen sisämarkkina- ja sosiaalisia näkökohtia käsittelevä työpaja. Osallistujia oli noin 400, esimerkiksi jäsenvaltioiden edustajia, Euroopan parlamentin jäseniä ja keskeisiä sidosryhmiä, jotka keskustelivat maantieliikennettä koskevien suunniteltujen aloitteiden tavoitteista ja soveltamisalasta.

- Käynnistettiin viisi räätälöityä kyselyä, joilla pyydettiin näkökantoja kansallisilta liikenneministeriöiltä (sääntöjen täytäntöönpano ja tulkinta), valvontaviranomaisilta (valvontaan liittyvät käytännöt, kustannukset ja hyödyt), yrityksiltä (lainsäädännön vaikutus liikenteenharjoittajiin markkinoilla), ammattiyhdistyksiltä (lainsäädännön vaikutus kuljettajiin) ja muilta sidosryhmiltä, kuten toimialajärjestöiltä (yleinen näkemys lainsäädännön vaikutuksista). Vastauksia saatiin kaikkiaan 1 441 (joista 1 269 kuljetusyrityksiltä).

- Järjestettiin haastatteluja 90 sidosryhmän (joista 37 oli kuljettajia) kanssa, jotta saataisiin käsitys sidosryhmien kokemuksista täytäntöönpanon toiminnasta ja tehokkuudesta ja noudattamiseen liittyvistä haasteista.

- 5. syyskuuta ja 11. joulukuuta 2016 välillä järjestettiin julkinen kuuleminen¹⁰ ongelman määrittelemiseksi ja mahdollisten ratkaisujen yksilöimiseksi. Saaduista 1 378 vastauksesta 1 209 tuli kuljettajilta, liikenteenharjoittajilta, rahtaaajilta ja huolitsijoilta ja 169 kansallisilta viranomaisilta, valvontaelimiltä, työntekijöiden järjestöiltä ja toimialajärjestöiltä.

- Pk-yrityksille järjestettiin paneelikysely 4. marraskuuta 2016 ja 4. tammikuuta 2017 välillä. Saaduissa 109 vastauksessa esitettiin näkökantoja lainsäädäntöpuitteiden tarkistuksen tavoitteista ja mahdollisista ratkaisuista.

- Järjestettiin kuljettajille suunnattu verkkokysely (345 saadussa vastauksessa esitettiin kantoja mahdollisista toimenpiteistä, joskin näistä vastauksista 140 tuli Alankomaista ja 127 Yhdistyneestä kuningaskunnasta), kansallisille viranomaisille ja valvontaelimille suunnattu kysely (41 vastausta 27 jäsenvaltiosta sekä Norjasta ja Sveitsistä) ja liikenteenharjoittajille suunnattu kysely (73 vastausta, mutta edustavuus oli jälleen kyseenalainen, koska vastauksista 58 tuli Unkarista).

¹⁰ Tulosten tiivistelmä: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- Järjestettiin haastatteluja 7 kuljetusyrityksen, 9 kansallisen toimialajärjestön, 9 kansallisen viranomaisen, 4 kansallisen työntekijöiden liiton ja 6 Euroopan tason työmarkkinaosapuolen kanssa.

Euroopan tason työmarkkinaosapuolille tiedotettiin ja niitä kuultiin useissa kahdenvälisissä tapaamisissa komission kanssa sekä maantiekuljetusten alakohtaisen komitean ja työmarkkinaosapuolten työryhmän säännöllisissä kokouksissa.

Kuulemisissa keskeisiksi ongelmiksi vahvistuivat 1) kuljettajien puutteelliset työolot, 2) kilpailun vääristyminen liikenteenharjoittajien välillä ja 3) liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioihin kohdistuva sääntelyrasite. Näiden haasteiden taustalla olevia tärkeimpiä oikeudellisia kysymyksiä ovat epäselvät tai soveltumattomat sosiaalialan säännöt, sääntöjen eriävä soveltaminen, epäjohdonmukainen ja tehoton valvonta sekä puutteellinen hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden välillä.

Luonnosteltujen toimenpiteiden osalta kaikki sidosryhmät tukivat voimakkaasti täytäntöönpanon ja valvontaelinten välisen yhteistyön vahvistamista, vaikkakin jotkin kansalliset valvontaviranomaiset olivat huolissaan mahdollisista lisäkustannuksista. Etenkin toimenpiteet, joilla pyritään kansallisten riskiluokitusjärjestelmien yhdenmukaistamiseen ja riskiluokitusjärjestelmissä olevien tietojen reaaliaikaiseen käyttömahdollisuuteen, saivat voimakasta tukea kansallisilta viranomaisilta ja EU:n tason valvontaorganisaatioilta (yli 70 prosentin tuki).

Sidosryhmien kannat kuljetusalan työntekijöiden lähettämisedellytyksiä koskevaan toimenpideluonnokseen jakoutuivat: EU13-jäsenvaltiot ja liikenteenharjoittajat tukivat toimenpidettä varauksin (aikaraja ei saa olla liian alhainen), kun taas ammattiliitot pitivät sitä haitallisena kuljettajien kannalta. EU15-jäsenvaltioilla ja toimijoilla oli erilaisia näkemyksiä. Suurin osa kaikista sidosryhmistä, ammattiliittoja lukuun ottamatta, kannatti toimenpidettä hallinnollisen rasitteen keventämiseksi sovellettaessa lähettämistä koskevia sääntöjä kuljetusalalla.

• **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki jälkiarviointia¹¹ varten taustaselvityksen ja vaikutustenarviointia varten erillisen taustaselvityksen, joka valmistui toukokuussa 2017.

• **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon, tietyin suosituksin. Kaikki lautakunnan keskeiset huomautukset otettiin huomioon vaikutustenarvioinnin tarkistetussa versiossa (ks. liite 1).

Harkittavana oli neljä toimintavaihtoehtoa. Kolmen ensimmäisen vaihtoehdon sääntelytoimet ja odotetut vaikutukset lisääntyvät kumulatiivisesti, kun taas neljäs on horisontaalinen ja sen toimenpiteet voidaan yhdistää kaikkien kolmen ensimmäisen vaihtoehdon kanssa.

Ensimmäisessä toimintavaihtoehdossa keskitytään selkeyttämään oikeudellisia puitteita ja lisäämään yhteistyötä valvontaviranomaisten välillä. Toisessa keskitytään valvonnan vahvistamiseen ja työntekijöiden työmuotojen parantamiseen. Kolmannessa ehdotetaan

¹¹ Lopullinen raportti: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

merkittäviä muutoksia sääntöihin, erityisesti suoritukseen perustuvan palkan kieltämistä. Neljäs koostuu alakohtaisista kriteereistä ja erityisistä valvontatoimenpiteistä, jotka koskevat työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon kuljetusalalla. Siinä on alavaihtoehtoja, jotka perustuvat aikarajoihin: alavaihtoehto a – 3 päivää, b – 5 päivää, c – 7 päivää ja d – 9 päivää yhteensä kalenterikuukaudessa vastaanottavan jäsenvaltion alueella, minkä jälkeen ulkomaiseen liikenteenharjoittajaan sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion sääntöjä vähimmäispalkasta ja palkallisesta vuosilomasta.

Toimintavaihtoehdolla 1 pystyttäisiin puuttumaan vähiten tehokkaasti oikeudelliseen epävarmuuteen ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien väliseen eriarvoisuuteen, pääasiassa siksi, että kyseessä ovat vapaaehtoiset toimenpiteet. Se lisäisi epävarmuutta siitä, kuinka monia kansallisia toimenpiteitä kuljettajien ja liikenteenharjoittajien on otettava huomioon.

Toimintavaihtoehdolla 3 vaikuttaa olevan joitakin negatiivisia sivuvaikutuksia siltä osin kuin on kyse kuljettajien työoloista matkustajaliikenteen alalla, koska lykättyä viikoittaista lepoaikaa koskevan toimenpiteen vuoksi väsymysindeksi kohoaisi 20–33 prosenttia ja liikenneturvallisuusriski 4–5 prosenttia. Väsymyksen ja riskin kasvamisen ohella liikenteenharjoittajille noudattamisesta aiheutuvat kustannukset laskisivat 3–5 prosenttia.

Toimintavaihtoehto 2 tarjoaa positiivisimmat vaikutukset kuljettajien työolojen kohenemisen osalta (väsymysindeksi laskee 28 prosenttia ja kotoa poissaolon jaksot vähenevät 43 prosenttia EU13-kuljettajien ja 16 prosenttia EU15-kuljettajien osalta). Samaan aikaan sillä autetaan vähentämään kilpailun vääristymiä ja parantamaan liikenneturvallisuutta tekemällä täytöntöönpanosta johdonmukaisempaa ja tehokkaampaa; myös kansallisten viranomaisten ja kuljetusyritysten hallinnollinen rasite kevenee jossakin määrin.

Työntekijöiden lähettämiseen liittyvän horisontaalisen vaihtoehdon 4 noudattamisesta liikenteenharjoittajille koituvat kustannukset ovat alimmat, jos kyseessä on korkeampi aikaraja, mikä johtuu vähimmäispalkkaa koskevien sääntöjen piiriin kuuluvien matkojen vähentyneestä määrästä. Toisaalta alempi aikaraja kattaa laajemman kuljettajajoukon, joka tarjoaa maantieliikenteen rajatylittäviä palveluja, mikä johtaa suurempiin yleisiin positiivisiin vaikutuksiin kuljettajien sosiaalisten ja työolojen kohenemisen ja työn houkuttelevuuden lisäämisen osalta.

Liikenteenharjoittajien saamat arvioidut merkittävä säästöt saadaan pääasiassa vaihtoehdosta 4, etenkin hallinnollisia ja valvontavaatimuksia koskevista toimenpiteistä. Nämä säästöt ovat noin 785 miljoonaa euroa vuodessa hallintokustannusten osalta. Säästöjä vaihtoehdosta 2 ei pystytty laskemaan. Sen mukaisten toimenpiteiden odotetaan kuitenkin vähentävän rikkomuksia ja näin sääntöjenvastaisuudesta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi ne mahdollistavat kuljetustoiminnan tehostumisen ja tarjoavat kannustimia sille, että kuljettajat tulevat tiheämmin kotijäsenvaltioon. Toimenpiteistä aiheutuu kuitenkin hieman korkeammat valvontakustannukset kansallisille viranomaisille (1,3–8 prosenttia), etenkin työaikasääntöjen noudattamisen valvonnasta.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella edistetään REFIT-tavoitetta lainsäädännön vaikuttavuuden parantamisesta ja yrityksiin kohdistuvan sääntelyrasitteen pienentämisestä. Tämä tehdään pääasiassa yksinkertaistamalla ja mukauttamalla sääntöjä alan tarpeiden mukaiseksi ja tehostamalla yhdenmukaisempien valvontavälineiden ja tietokantojen käyttöä. Vaikka kansallisten viranomaisten valvontakustannusten odotetaan kohoavan hieman, kohoaminen on perusteltua,

koska kuljettajien työolot ja liikenteenharjoittajien liiketoimintaedellytykset paranevat, ja näin sääntöjenvastaisuuksiin liittyvistä kustannuksissa säästetään. Ehdotuksella myös tehostetaan valvontaa esimerkiksi lisäämällä riskiluokitusjärjestelmien käyttöä valvonnan kohdentamisessa liikenteenharjoittajiin, jotka eivät noudata sääntöjä. Mikroyrityksiä ei jätetä soveltamisalan ulkopuolelle, koska tämä johtaisi epätasapuolisten kilpailuedellytysten ja eriarvoisten työolojen riskiin.

Perusoikeudet

Ehdotuksella edistetään perusoikeuskirjan ja etenkin sen 31 artiklan tavoitteita, jotka koskevat oikeutta oikeudenmukaisiin ja kohtuullisiin työoloihin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Kehitystä, erityisesti sosiaalialan sääntörikkomusten esiintymisen lukumäärää, tyyppiä ja tiheyttä, seurataan kansallisten täytäntöönpanoraporttien ja EU:n valvontaorganisaatioilta saatujen tietojen analyysin kautta. Maantieliikennekomitea seuraa ja arvioi säännöllisesti täytäntöönpano- ja valvontaongelmia. Lähetettyihin työntekijöihin liittyviä tietoja kerätään kansallisista tietokannoista A1-lomakkeen perusteella (kyseessä on ilmoitus, jonka mukaan lähetettyyn työntekijään sovelletaan edelleen kotimaan sosiaaliturvajärjestelmää).

Muuta kehitystä markkinoilla ja sen mahdollisia vaikutuksia työ- ja kilpailuoloihin arvioidaan käyttämällä asiaankuuluvia tietoja, jotka on kerätty osana muita aloitteita, erityisesti osana maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevan asetuksen tarkistusta.

• Selittävät asiakirjat

Tällä ehdotuksella muutetaan kahta voimassa olevaa direktiiviä rajoitetussa määrin ja annetaan erityisiä sääntöjä, jotka liittyvät kahteen muuhun voimassa olevaan direktiiviin. Direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä koskevia selittäviä asiakirjoja ei pidetä tarpeellisina.

• Direktiivin 2002/15/EY mahdollinen muuttaminen

Komissio käynnistää SEUT-sopimuksen 154 artiklan mukaisesti – jossa määrätään Euroopan tason työmarkkinaosapuolten kuulemisesta perussopimuksen 153 artiklassa vahvistettujen työllisyys- ja sosiaalialan kysymysten osalta – kuulemisprosessin, jossa haetaan työmarkkinaosapuolten näkökantoja unionin toimien mahdollisesta suunnasta direktiivin 2002/15/EY osalta, joka on osa maantieliikenteen alan sosiaalisia sääntöjä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen tärkeimmät osat ovat seuraavat:

Direktiivi 2006/22/EY

Ehdotuksen 1 artiklalla muutetaan direktiiviä 2006/22/EY seuraavasti:

1 artikla – Kohde

1 artiklaa muutetaan sen selkeyttämiseksi, että direktiivissä esitettyjä valvontavaatimuksia sovelletaan myös direktiivin 2002/15/EY noudattamisen valvomiseen.

2 artikla – Tarkastusjärjestelmät

2 artiklan 1 kohtaa muutetaan niin, että suorittamiensa tarkastusten yhteydessä jäsenvaltioiden on valvottava myös direktiivissä 2002/15/EY vahvistettujen työaikasäännösten noudattamista.

2 artiklan 3 kohdassa täsmennetään, että valvottaessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten noudattamista tarkastusten vähimmäismäärään sisältyy myös direktiivin 2002/15/EY noudattamisen valvonta.

2 artiklan 4 kohdassa vaaditaan, että tietoihin, jotka jäsenvaltiot toimittavat komissiolle tienvarsitarkastusten ja yritysten toimitiloissa tehtyjen tarkastusten tuloksista, sisällytetään myös direktiivin 2002/15/EY noudattamisen tarkastuksia koskevat tiedot.

6 artikla – Tarkastukset yritysten toimitiloissa

6 artiklan 1 kohdassa täsmennetään, että vakaviin rikkomuksiin, jotka johtavat tieliikenneyritysten toimitilojen tarkastuksiin, sisältyvät myös direktiivin 2002/15/EY rikkomukset.

7 artikla – Yhteisön sisäinen yhteydenpito

Direktiiviin sisällytetään 7 artiklan 1 kohdan d alakohta, jossa edellytetään nimettyjen kansallisten viranomaisten vaihtavan tietoja tämän direktiivin ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta.

8 artikla – Tiedonvaihto

8 artiklaa muutetaan, jotta voidaan laajentaa jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja vastavuoroista avunantoa. 8 artiklan 1 kohtaa muutetaan sen täsmentämiseksi, että nimettyjen kansallisten viranomaisten välinen tiedonvaihto kattaa myös direktiivin 2002/15/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanon. 8 artiklaan lisätään 1a kohta, jossa säädetään kiinteistä määräajoista, joiden kuluessa jäsenvaltioiden viranomaisten on vastattava muiden jäsenvaltioiden esittämiin tietopyyntöihin.

9 artikla – Riskiluokitusjärjestelmä

9 artiklaa muutetaan kansallisten riskiluokitusjärjestelmien johdonmukaisuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi. 9 artiklan 1 kohtaan lisätään toinen alakohta, jossa edellytetään, että komissio vahvistaa yhtenäisen kaavan kuljetusyritysten riskiluokitusten laskemiseksi; siinä täsmennetään myös kriteerit, jotka on otettava huomioon tällaista kaavaa vahvistettaessa, mukaan luettuna älykkään ajopiirturin käyttö. 9 artiklan 2 kohtaa muutetaan niin, että kannustetaan jäsenvaltioita keskustelemaan säännöistä, joiden mukaan korkean riskiluokituksen kuljetusyritysten tiloissa tehtäisiin lisätarkastuksia. 9 artiklaan lisätään 4 kohta sen täsmentämiseksi, että riskiluokitusjärjestelmään sisältyvät tiedot on asetettava valvontaviranomaisten saataville. 9 artiklaan lisätään 5 kohta, jossa edellytetään jäsenvaltiota asettamaan kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvät tiedot muiden jäsenvaltioiden saataville pyynnöstä.

11 artikla – Parhaat käytännöt

11 artiklaan lisätään 3 kohta, jossa edellytetään, että komissio vahvistaa yhteisen lähestymistavan muun työn kuin ajamisen kirjaamiseen ja valvontaan, kun kuljettaja ei ole ajoneuvossa eikä voi tehdä tarvittavia kirjauksia ajopiirturiin.

Liite 1

Liitteen A osaan lisätään 6 kohta, jolla laajennetaan tienvarsitarkastusten soveltamisalaa niin, että ne kattavat viikoittaisten työaikarajoitusten noudattamista koskevat tarkastukset. Liitteen B osaan lisätään 4 kohta, jolla laajennetaan yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten soveltamisalaa niin, että ne kattavat direktiivissä annettuja viikoittaista työaikaa, lepoaikaa ja yötyötä koskevien säännösten tarkastukset.

Työntekijöiden lähettämistä maantieliikenteen alalla koskevat erityiset säännöt, jotka ovat ensisijaisia direktiivin 97/71/EY ja 2014/67/EU tiettyihin säännöksiin nähden

2 artiklan 1 kohta

2 artiklan 1 kohdassa selitetään niiden sääntöjen tavoitteet, joissa vahvistetaan erityiset säännöt, jotka ovat ensisijaisia direktiivin 97/71/EY ja 2014/67/EU tiettyihin säännöksiin nähden.

2 artiklan 2 ja 3 kohta

2 artiklan 2 kohdassa täsmennetään lähettämisen vähimmäiskausi, jonka alittavalta ajalta vastaanottavan jäsenvaltion sääntöjä vähimmäispalkasta ja palkallisesta vuosilomasta ei sovelleta kansainväliseen kuljetustoimintaan. Tätä aikarajaa ei sovelleta kabotaasitoimintaan, koska kuljetustoiminta tapahtuu kokonaisuudessaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Näin ollen vastaanottavan jäsenvaltion vähimmäispalkkaa ja palkallista vähimmäisvuosilomaa olisi sovellettava kabotaasitoimintaan kuljettajan harjoittaman toiminnan tiheydestä ja kestosta riippumatta. Artiklan 3 kohdassa selitetään tarkemmin tällaisten lähettämiskausien laskentamenetelmää.

2 artiklan 4 kohta

2 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään erityisistä hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä, joilla tarkastetaan maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevien säännösten noudattaminen.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹³,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jotta tieliikennesektorista saadaan turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen, on tarpeen varmistaa kuljettajien kannalta asianmukaiset työolot ja sosiaalinen suojelu sekä liikenteenharjoittajien kannalta soveltuvat liiketoimintaedellytykset ja tasapuoliset kilpailuedellytykset.
- (2) Tieliikennepalveluihin olennaisesti kuuluva suuri liikkuvuus edellyttää erityisen huomion kiinnittämistä siihen, että kuljettajat saavat ne edut, joihin heillä on oikeus, ja että liikenteenharjoittajiin ei kohdistu kohtuuttomia hallinnollisia esteitä, jotka rajoittavat aiheettomasti heidän vapauttaan tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja.
- (3) Sisämarkkinoiden jouhevan toiminnan kannalta on olennaisen tärkeää saavuttaa tasapaino sen välillä, että vahvistetaan kuljettajien sosiaalisia ja työoloja ja että helpotetaan kansallisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuoliseen kilpailuun perustuvien tieliikennepalvelujen tarjoamisen vapautta.
- (4) Tieliikenteen alalla voimassa olevan unionin sosiaalilainsäädännön vaikuttavuuden ja tehokkuuden arvioinnissa yksilöitiin säännöksiin liittyviä aukkoja ja niiden täytäntöönpanoon liittyviä puutteita. Lisäksi jäsenvaltioiden välillä on eroavaisuuksia

¹² EUVL C , , s. .

¹³ EUVL C , , s. .

sääntöjen tulkinassa, soveltamisessa ja täytäntöönpanossa. Tämä saa aikaan oikeudellista epävarmuutta ja kuljettajien ja liikenteenharjoittajien eriarvoista kohtelua, mikä on haitallista alan työskentely-, kilpailu- ja sosiaalisten edellytysten kannalta.

- (5) Työaikasäännösten asianmukainen, tehokas ja johdonmukainen täytäntöönpano on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan suojella kuljettajien työoloja ja estää sääntöjen noudattamatta jättämisestä johtuva kilpailun vääristyminen. Sen vuoksi on suotavaa laajentaa direktiivissä 2006/22/EY vahvistetut yhdenmukaista täytäntöönpanoa koskevat vaatimukset koskemaan direktiivissä 2002/15/EY vahvistettujen työaikasäännösten noudattamisen valvontaa.
- (6) Tieliikenteen alan sosiaalisten sääntöjen täytäntöönpanoon liittyvä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on osoittautunut riittämättömäksi, mikä tekee valtioiden rajat ylittävistä täytäntöönpanosta vaikeampaa, tehottomampaa ja epäjohdonmukaisempaa. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa puitteet toimivaa yhteydenpitoa ja vastavuoroista avunantoa varten, mukaan luettuna rikkomuksia koskeva tiedonvaihto ja tiedottaminen täytäntöönpanoon liittyvistä hyvistä käytännöistä.
- (7) Jotta täytäntöönpanon vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta voitaisiin parantaa entisestään, on suotavaa kehittää kansallisten riskiluokitusjärjestelmien ominaisuuksia ja käyttöä. Riskiluokitusjärjestelmiin sisältyvien tietojen saanti antaisi mahdollisuuden kohdentaa valvontaa paremmin liikenteenharjoittajiin, jotka eivät noudata sääntöjä, ja liikenneyritysten riskiluokituksen arviointiin kehitetyllä yhdenmukaisella kaavalla voitaisiin edistää liikenteenharjoittajien tasapuolisempaa kohtelua valvonnassa.
- (8) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2006/22/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁴ mukaisesti.
- (9) Vaikeuksia on havaittu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 96/71/EY¹⁵ vahvistettujen, työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/67/EU¹⁶ vahvistettujen, hallinnollisia vaatimuksia koskevien sääntöjen soveltamisessa erittäin liikkuvalla tieliikenteen alalla. Työntekijöiden lähettämistä koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa tieliikenteen alalla koskevat koordinoimattomat kansalliset toimenpiteet ovat aiheuttaneet raskaan hallinnollisen rasitteen ulkomaisille unionin liikenteenharjoittajille. Tämä rajoittaa aiheettomasti vapautta tarjota valtioiden

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).

rajat ylittäviä tieliikennepalveluja, ja sillä on negatiivisia sivuvaikutuksia työllisyyteen.

- (10) Komissio totesi 8 päivänä maaliskuuta 2016 direktiivin 96/71/EY tarkistusta koskevassa ehdotuksessaan¹⁷, että direktiivin täytäntöönpanosta seuraa erityisiä oikeudellisia ongelmia ja vaikeuksia erittäin liikkuvalla tieliikenteen alalla ja että ongelmiin voitaisiin parhaiten puuttua alakohtaisella tieliikennelainsäädännöllä.
- (11) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 96/71/EY vaikuttava ja oikeasuhteinen täytäntöönpano tieliikenteen alalla, on tarpeen vahvistaa alakohtaisia sääntöjä, joissa tulevat esiin tieliikenteen alan erittäin liikkuvan työvoiman erityispiirteet ja joissa tasapainotetaan kuljettajien sosiaalinen suojelu ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli.
- (12) Tällaisten tasapuolisten perusteiden olisi perustuttava käsitteeseen, jonka mukaan kuljettajalla on oltava riittävä yhteys vastaanottavaan jäsenvaltioon. Sen vuoksi olisi vahvistettava aikaraja, jonka jälkeen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion vähimmäispalkkaa ja palkallista vähimmäisvuosilomaa, kun kyseessä on kansainvälinen kuljetustoiminta. Tätä aikarajaa ei pitäisi soveltaa asetuksissa (EY) N:o 1072/2009¹⁸ ja 1073/2009¹⁹ määriteltyyn kabotaasitoimintaan, koska kuljetustoiminta tapahtuu kokonaisuudessaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Näin ollen vastaanottavan jäsenvaltion vähimmäispalkkaa ja palkallista vähimmäisvuosilomaa olisi sovellettava kabotaasitoimintaan kuljettajan harjoittaman toiminnan tiheydestä ja kestosta riippumatta.
- (13) Jotta varmistetaan työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten sääntöjen vaikuttava ja tehokas täytäntöönpano ja vältetään ulkomaisten liikenteenharjoittajien suhteeton hallinnollinen rasite, tieliikenteen alalle olisi vahvistettava erityisiä hallinnollisia ja valvontavaatimuksia, joissa hyödynnetään täysimääräisesti digitaalisen ajopiirturin kaltaisia valvontavälineitä.
- (14) Direktiiviä 2006/22/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2006/22/EY seuraavasti:

- (1) Korvataan otsikko seuraavasti:

¹⁷ COM(2016) 128.

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta”;

(2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”Tällä direktiivillä vahvistetaan vähimmäisedellytykset asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014* ja direktiivin 2002/15/EY** täytäntöönpanoa varten.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä 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).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).”;

(3) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Näiden tarkastusten on katettava joka vuosi laaja ja edustava otos asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan kuuluvista liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista sekä direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvista liikkuvista työntekijöistä ja kuljettajista.”;

b) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Kunkin jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset siten, että asetuksen (EY) N:o 561/2006, asetuksen (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä tarkastetaan vähintään 3 prosenttia.”;

c) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti komissiolle toimitettaviin tietoihin on sisällyttävä teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien lukumäärä, yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten lukumäärä, tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä, ilmoitettujen säännösten rikkomisten lukumäärä ja luonne sekä tiedot siitä, kuljetettiin ko matkustajia vai tavaroita.”;

(4) Korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset on suunniteltava eri liikennetyypeistä ja yrityksistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Tarkastuksia on myös toteutettava, jos tienvarsitarkastuksissa on havaittu asetusten (EY) N:o 561/2006 tai (EU) N:o 165/2014 tai direktiivin 2002/15/EY vakavia rikkomisia.”;

(5) Lisätään 7 artiklan 1 kohtaan d alakohta seuraavasti:

”d) varmistaa tietojen vaihtaminen muiden jäsenvaltioiden kanssa tämän direktiivin ja direktiivin 2002/15/EY kansallisten täytäntöönpanosäännösten soveltamisesta.”;

(6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltion perustellusta pyynnöstä.”;

b) Lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on toimitettava toisen jäsenvaltion tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti pyytämät tiedot 25 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta tapauksissa, jotka edellyttävät perusteellista tutkimista tai joihin liittyy tarkastuksia kyseisten yritysten tiloissa. Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhemmästä aikarajasta. Kiireellisissä tapauksissa tai tapauksissa, jotka vaativat rekistereiden, kuten riskiluokitusjärjestelmän, yksinkertaista tutkimista, pyydetty tiedot on toimitettava kolmen työpäivän kuluessa.

Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, että pyyntö ei ole riittävästi perusteltu, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 10 työpäivän kuluessa. Pyyntöä esittäneen jäsenvaltion on esitettävä pyynnölleen lisäperusteita. Jos tämä ei ole mahdollista, jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

Jos tietopyynnön täyttäminen tai tarkastusten tai tutkimusten tekeminen on vaikeaa tai mahdotonta, kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 10 työpäivän kuluessa ja esitettävä perustelut. Asianomaisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään löytääkseen ratkaisun esiin otettuihin ongelmiin.”;

(7) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetusta (EY) N:o 561/2006 tai asetusta (EU) N:o 165/2014 tai direktiivin 2002/15/EY kansallisia täytäntöönpanosäännöksiä.

Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen kaavan, jolla yritysten riskiluokitus lasketaan ja jossa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu, sekä se, onko liikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

b) Poistetaan 2 kohdan toinen virke;

c) Lisätään 4 ja 5 kohta seuraavasti:

”4. Kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava asianomaisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana.

5. Jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvät tiedot pyynnöstä tai suoraan muiden jäsenvaltioiden kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saataville 8 artiklassa vahvistetuissa määräajoissa.”;

(8) Korvataan 11 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen lähestymistavan, jota sovelletaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 4 artiklan e alakohdassa määritetyn muun työn kausien kirjaamiseen ja valvomiseen ja sellaisen vähintään yhden viikon kauden kirjaamiseen ja valvomiseen, jonka aikana kuljettaja ei ole ajoneuvossa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

(9) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Lisätään A osaan 6 kohta seuraavasti:

”6) direktiivin 2002/15/EY 4 ja 5 artiklassa säädetty viikoittainen työaika.”;

b) Lisätään B osaan 4 kohta seuraavasti:

”4) direktiivin 2002/15/EY 4, 5 ja 7 artiklassa säädetty viikoittaista työaikaa, taukoja ja yötyötä koskevat vaatimukset.”.

2 artikla

1. Tässä artiklassa vahvistetaan erityiset säännöt, jotka koskevat kuljettajien lähettämiseen työhön toiseen jäsenvaltioon tieliikenteen alalla liittyvän direktiivin 96/71/EY ja näiden kuljettajien lähettämiseen liittyviin hallinnollisiin vaatimuksiin ja valvontatoimiin liittyvän direktiivin 2014/67/EU tiettyjä näkökohtia.

2. Jäsenvaltiot eivät saa soveltaa direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohtaa tieliikenteen alan kuljettajiin, joiden työnantaja on kyseisen direktiivin 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettu yritys, kun suoritetaan asetuksissa (EY) N:o 1072/2009 ja 1073/2009 määriteltyä kansainvälistä kuljetustoimintaa, jos työntekijä lähetetään niiden alueelle tämän toiminnan hoitamista varten enintään 3 päivän ajaksi yhden kalenterikuukauden aikana.

Jos työntekijä lähetetään pidemmäksi kuin 3 päivän ajaksi, jäsenvaltioiden on sovellettava direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohtaa koko sen ajan, jonka työntekijä on lähetettynä niiden alueella ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuna yhden kalenterikuukauden aikana.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen työntekijän lähettämisen kausien laskemista varten:

a) vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyä päivittäistä työaikaa, joka on lyhyempi kuin kuusi tuntia, on pidettävä puolena päivänä;

b) vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyä päivittäistä työaikaa, joka on vähintään kuusi tuntia, on pidettävä täytenä päivänä;

c) vastaanottavan jäsenvaltion alueella vietettyjä taukoja ja lepoaikoja sekä varallaoloaikoja on pidettävä työskentelykausina.

4. Jäsenvaltiot voivat edellyttää vain seuraavia hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä:
- a) toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan velvollisuus lähettää kansallisille toimivaltaisille viranomaisille viimeistään lähettämisen alkaessa vastaanottavan jäsenvaltion virallisella kielellä tai englannin kielellä sähköisessä muodossa työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus, joka sisältää vain seuraavat tiedot:
 - i) liikenteenharjoittajan henkilöllisyys;
 - ii) sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
 - iii) lähetettyjen kuljettajien ennakoitu lukumäärä ja henkilöllisyydet;
 - iv) työntekijöiden lähettämisen ennakoitu kesto sekä suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
 - v) työntekijöiden lähettämisen yhteydessä käytettyjen ajoneuvojen rekisterikilvet;
 - vi) kuljetuspalvelun tyyppi, esimerkiksi tavaroiden kuljetus, matkustajien kuljetus, kansainvälinen kuljetus, kabotaasikuljetus;
 - b) kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio lähettämistä koskevasta ilmoituksesta ja näyttää vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, esimerkiksi sähköiset kuljetusasiakirjat (e-CMR) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklassa tarkoitetut todisteet;
 - c) kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maakoodit, joissa kuljettaja on ollut harjoittaessaan kansainvälistä tieliikennetoimintaa tai kabotaasiliikennettä;
 - d) kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio työsopimuksesta tai neuvoston direktiivin 91/533/ETY²⁰ 3 artiklassa tarkoitetusta vastaavasta asiakirjasta, joka on käännetty yhdelle vastaanottavan jäsenvaltion viralliselle kielelle tai englannin kielelle;
 - e) kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio edeltävien kahden kuukauden palkkakuiteista; tienvarsitarkastuksen aikana kuljettajalla on

²⁰ Neuvoston direktiivi 91/533/ETY, annettu 14 päivänä lokakuuta 1991, työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista (EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32).

oltava mahdollisuus ottaa yhteyttä päätoimipaikkaan, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tahoon, joka voi toimittaa tämän kopion;

- f) liikenteenharjoittajan velvollisuus toimittaa vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisten pyynnöstä kohtuullisessa ajassa lähettämiskauden jälkeen paperisessa tai sähköisessä muodossa kopiot b, c ja e alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista.
5. Edellä 4 kohdan a alakohtaa sovellettaessa liikenteenharjoittaja voi toimittaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen, joka kattaa enintään kuuden kuukauden kauden.

3 artikla

- 1. Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja erityisesti 2 artiklan vaikutusta [3 vuotta direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] mennessä ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen direktiivin soveltamisesta. Komission kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.
- 2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi säännöllisesti direktiiviä ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- 3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asianmukaiset ehdotukset.

4 artikla

- 1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [...] päivänä [...]kuuta [...]. [Täytäntöönpanon määräaika on mahdollisimman lyhyt ja yleensä enintään kaksi vuotta] Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä [...] päivästä [...]kuuta [...].

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

- 2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

5 artikla

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

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja