EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.10.2018
COM(2018) 698 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta vuosina 2015–2016

{SWD(2018) 439 final}

I. Johdanto

Tässä kertomuksessa luodaan katsaus siihen, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön EU:n tieliikenteen alan sosiaalilainsäädäntöä 1. tammikuuta 2015 ja 31. joulukuuta 2016 välisenä aikana. Siinä tuodaan esiin myös keskeiset haasteet, joita säännösten noudattamisen valvontaan ja soveltamiseen liittyy. Säännökset vahvistetaan seuraavissa neljässä säädöksessä:

1) Asetus (EY) N:o 561/2006[1], josta käytetään myös nimitystä ’**ajoaika-asetus**’ ja jossa vahvistetaan päivittäisiin ja viikoittaisiin ajoaikoihin, taukoihin sekä päivittäisiin ja viikoittaisiin lepoaikoihin sovellettavat vähimmäisvaatimukset.

2) Direktiivi 2002/15/EY [2], josta käytetään myös nimitystä ’**maantieliikenteen työaikadirektiivi**’ ja jossa vahvistetaan maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämistä koskevat säännöt. Direktiivissä vahvistetaan viikoittaiseen enimmäistyöaikaan, työajan keskeyttäviin vähimmäistaukoihin ja yötyöhön sovellettavat vaatimukset. Direktiiviä sovelletaan kaikkiin kuljettajiin, jotka kuuluvat ajoaika-asetuksen soveltamisalaan.

3) Direktiivi 2006/22/EY[3], josta käytetään myös nimitystä ’**täytäntöönpanodirektiivi**’ ja jossa vahvistetaan tienvarsitarkastusten ja kuljetusyritysten tiloissa tehtävien tarkastusten vähimmäismäärät. Tarkastuksilla varmistetaan, että ajoaika-asetuksen säännöksiä noudatetaan.

4) Asetus (EU) N:o 165/2014[4], josta käytetään myös nimitystä ’**ajopiirturiasetus**’ ja jossa säädetään ajoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa ajoneuvoissa käytettävien ajopiirturien asennusta ja käyttöä koskevista vaatimuksista.

Tässä kertomuksessa, joka perustuu ajoaika-asetuksen 17 artiklaan ja maantieliikenteen työaikadirektiivin 13 artiklaan[5], on määrällisiä ja laadullisia tietoja tienvarsitarkastuksista ja

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15. maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] 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] 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. 36).

[4] 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).

[5] Asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tarvittavat tiedot, jotta komissio voisi laatia joka toinen vuosi kertomuksen kyseisen asetuksen soveltamisesta sekä alan kehityksestä. Direktiivin 2002/15/EY 13 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus direktiivin täytäntöönpanosta ja ilmoitettava työmarkkinaosapuolten näkökannat. Direktiiviä 2002/15/EY ja asetusta (EY) N:o 561/2006 koskevat kertomukset voidaan esittää

yritysten tiloissa tehdyistä tarkastuksista sekä havaituista rikkomuksista. Kertomuksessa esitetään myös, miten asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklassa säädettyjä poikkeuksia on sovellettu[6]. Lisäksi kertomuksessa on laadullisia tietoja maantieliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanosta. Komission kertomusta täydentää komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa kerrotaan tarkemmin seuraamuksista ja jäsenvaltioiden välisestä yhteistyöstä sekä esitetään valvontaviranomaisten kommentteja ja muita yksityiskohtaisempia tilastotietoja. Kertomuksessa on neljä osaa. Osassa I kerrotaan lyhyesti kansallisten tietojen laadusta ja toimittamisen määräaikojen noudattamisesta. Osassa II analysoidaan tarkastuksia ja rikkomuksia koskevista kansallisista tiedoista, ja osassa III kuvaillaan toimia, joilla jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön direktiivin 2002/15/EY säännökset. Osassa IV esitetään keskeiset päätelmät.

Tietojen toimittaminen

Direktiivin 2002/15/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten täytäntöönpanoa koskevia kansallisia kertomuksia toimitettaessa on käytettävä 30. maaliskuuta 2017 annetussa komission täytäntöönpanopäätöksessä [7] raportointia varten vahvistettua tarkistettua vakiolomaketta.

Kaikki jäsenvaltiot ovat toimittaneet kansalliset tietonsa, vaikkakaan kaikki eivät ole tehneet sitä ajoissa. Tietojen laatu on edelleen parantunut asetusta (EY) N:o 561/2006 koskevien tietojen osalta. Lähes kaikki jäsenvaltiot [8] toimittivat pyydetyt tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten perusteella eritellyt tilastotiedot. Parantamisen varaa on kuitenkin edelleen tiedoissa, jotka koskevat seuraamuksia, kansainvälistä yhteistyötä, kansallisen lainsäädännön muutoksia tai päätelmiä.

Lisäksi jäsenvaltiot ilmoittivat komissiolle ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevien säännösten täytäntöönpanon osalta myönnetyistä kansallisista poikkeuksista asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan mukaisesti. Ajan tasalle saatettu luettelo poikkeuksista sisältyy liiteasiakirjaan ja on saatavilla komission verkkosivustolla[9].

Kaikki jäsenvaltiot eivät ole toimittaneet tällaisia tietoja maantieliikenteen työaikadirektiivin täytäntöönpanosta[10], ja vain muutamat jäsenvaltiot toimittivat tilastotietoja tarkastuksista ja niiden tuloksista[11]. Monet jäsenvaltiot selittivät tietojen toimittamatta jättämistä sillä, ettei

---

yhtenä asiakirjana, koska säädökset kattavat saman kaksivuotisen raportointikauden ja niissä molemmissa vahvistetaan ammattikuljettajia koskevia täydentäviä sääntöjä.

[6] Ks. liiteasiakirjan 14 kohta.

[7] C(2017) 1927 final.

[8] Lukuun ottamatta Tanskaa, joka ei toimittanut yksityiskohtaisia tietoja tienvarsitarkastuksista, etenkään pysäytettyjen ajoneuvojen määrästä tyypin ja rekisteröintimaan tai ajopiirturityypin mukaan eikä yksityiskohtaisia tietoja havaituista rikkomuksista. Tanskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että täydelliset tiedot toimitettaisiin komissiolle tammikuusta 2017 lähtien.

[9] Saatavilla osoitteessa
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

[10] Kertomuksia ei saatu Alankomailta, Belgialta, Espanjalta, Kreikalta, Kroatialta, Latvialta ja Unkarilta.

[11] Määrällisiä tietoja toimittivat Itävalta, Kypros, Luxemburg, Puola, Ranska, Suomi ja Tšekki.

kansallisessa lainsäädännössä ole tapahtunut muutoksia raportointikauden aikana. Kaiken kaikkiaan jäsenvaltiot toimittivat ajan tasalle saatettuja määrällisiä tietoja hyvin vähän, mikä tekee arvioinnista vaikeaa. Komissio painottaakin, että seuraavalta raportointikaudelta on toimitettava laajempia laadullisia ja määrällisiä tietoja direktiivistä 2002/15/EY ja sen täytäntöönpanosta ja valvonnasta. Muutoin kertomukset eivät täytä ajoaika-asetuksen 17 artiklassa säädettyjä vaatimuksia.

II. Asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpano EU:ssa

1. Tarkastukset

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on luotava asianmukaisten ja säännöllisten tarkastusten järjestelmä, jota käytetään sekä teiden varsilla että kaikkia liikennetyyppejä edustavien yritysten tiloissa. Näillä tarkastuksilla on tarkastettava joka vuosi laaja ja edustava otos liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, kuljetusyrityksistä ja ajoneuvoista. Artiklan mukaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä [12] on tarkastettava vähintään kolme prosenttia.

Komissiolle toimitetuista kansallisista tiedoista käy ilmi, että EU:ssa tarkastettujen työssäolopäivien [13] kokonaismäärä laski noin 12,8 prosenttia eli 151 miljoonasta 131,7 miljoonaan päivään. Lasku on jyrkempi kuin edellisten raportointikausien 2011–2012 ja 2013–2014 välinen 4,8 prosentin lasku. Kansallisten lukujen tarkastelun perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että laskun pääasiallisena syynä on kolmessa jäsenvaltiossa [14] tarkastettujen työssäolopäivien määrän väheneminen. Lisätietoja on liiteasiakirjassa.

Kuten jäljempänä olevasta kaaviosta 1 käy ilmi, **koko EU:ssa tarkastettiin työssäolopäivistä keskimäärin 6,3 prosenttia** (7 prosenttia kaudella 2013–2014). Osuus oli siis yli kaksinkertainen direktiivissä edellytettyyn verrattuna.

Suurin osa jäsenvaltioista tarkasti direktiivissä asetettua vähimmäismäärää enemmän työssäolopäiviä. Kolme jäsenvaltiota ei kuitenkaan saavuttanut 3 prosentin vähimmäismäärää: Kreikka, Alankomaat ja Malta. Malta ja Alankomaat [15] jäivät vähimmäismäärästä vain hieman, kun taas Kreikan ilmoittama tarkastettujen työssäolopäivien määrä on huomattavasti vähimmäismäärää pienempi ja on laskenut edelleen edellisiin vuosiin verrattuna. Komissio seuraa jatkossakin tilanteen kehittymistä näissä jäsenvaltioissa ja ryhtyy toimenpiteisiin vakavimmista tapauksista aloittaen direktiivin 2006/22/EY moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi.

[12] Vähimmäismäärä lasketaan jäsenvaltioittain. Se perustuu työssäolopäivien määrään kaksivuotiskautena ja asetuksen soveltamisalaan kuuluvien rekisteröityjen ajoneuvojen määrään tänä aikana.
[13] Kuljettajien ”työssäolopäiviä” ja ”työpäiviä” käytetään toistensa synonyymeinä asiaa koskevissa säädöksissä eli asetuksessa (EY) N:o 561/2006, direktiivissä 2006/22/EY ja päätöksessä (EU) 2017/1013.
[14] Ranska, Romania ja Saksa. Huom. Saksan kansallisesta kertomuksesta puuttuvat kolmen osavaltion tiedot.
[15] Alankomaissa käytetään ”luottamukseen perustuvaa seurantajärjestelmää”, joka kattaa välillisesti suuremman osan kuljettajien työssäolopäiviä ja jonka tähden vähimmäismäärää koskeva vaatimus täyttyy epäsuorasti.

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa vahvistetaan erityyppisten tarkastusten osuudet: työssäolopäivistä on tarkastettava teiden varsilla vähintään 30 prosenttia ja yritysten tiloissa vähintään 50 prosenttia. On syytä korostaa, että osuuksien laskentaperustana on valvontaviranomaisten tosiasiassa tekemien tarkastusten määrä eikä tarkastettavien työssäolopäivien vähimmäismäärä. Tarkastusten vähimmäismäärän saavuttaneiden jäsenvaltioiden lähemmässä tarkastelussa käy ilmi, että vain kuudessa jäsenvaltiossa tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten suhde on vaaditun mukainen. **Keskimäärin 74 prosenttia kaikista tarkastettavista työssäolopäivistä tarkastettiin teiden varsilla ja 26 prosenttia yritysten tiloissa. Yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten osuus kasvoi hieman verrattuna edellisvuoteen, jolloin osuus oli 23 prosenttia.** Kuten jo edellisessä kertomuksessa tuotiin esiin, Irlannissa jäätiin tienvarsitarkastusten 30 prosentin vähimmäismäärästä, sillä niiden osuus oli vain 7 prosenttia. Tarkempia tietoja tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten kansallisista osuuksista on kaaviossa 2.

1.1 Tienvarsitarkastukset

Koko EU:ssa tarkastettiin teiden varsilla yhteensä 8 162 703 ajoneuvoa [16] ja 5 846 011 kuljettajaa. Lukujen välinen suuri ero johtuu Saksan ja Suomen toimittamista puutteellisista tiedoista [17] , jotka käsittävät vain osan teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien kokonaismäärästä.

Tarkastettujen ajoneuvojen määrä kasvoi edelliskauden 2013–2014 kertomukseen verrattuna 24 prosenttia. Tämä johtuu lähinnä siitä, että Saksan ja Suomen ilmoittamat tarkastettujen ajoneuvojen määrät kasvoivat merkittävästi edelliseen raportointikauteen verrattuna [18] . Tarkastettujen kuljettajien määrä laski 22 prosenttia kauteen 2013–2014 verrattuna. Myös tämä voidaan kuitenkin selittää pääasiassa sillä, että Saksan ilmoittama kuljettajien määrä laski huomattavasti kaudesta 2013–2014 kauteen 2015–2016, sekä useiden muiden jäsenvaltioiden[19] pienempien vähennysten yhteisvaikutuksella.

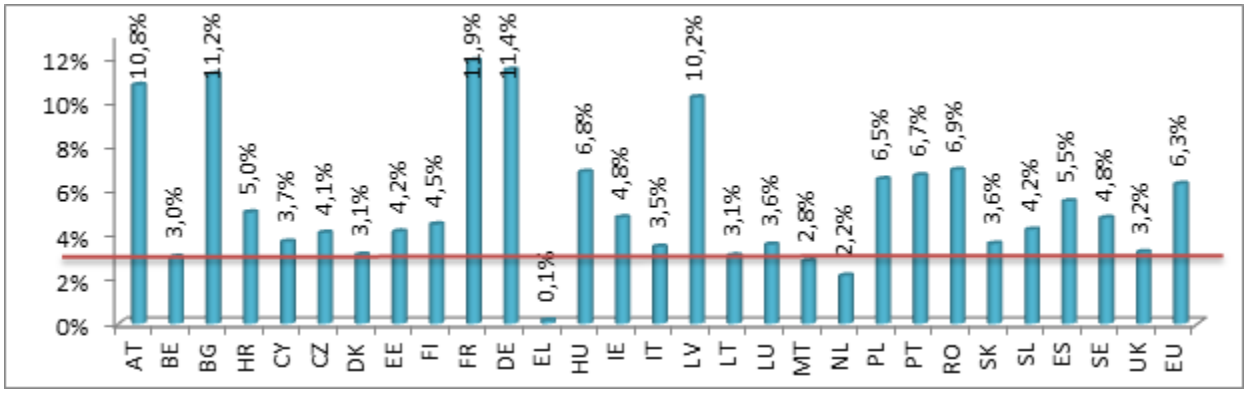
Ajoneuvon rekisteröintimaan perusteella 63 prosenttia EU:ssa tarkastetuista ajoneuvoista oli kotimaisia ajoneuvoja, 32 prosenttia muiden EU:n jäsenvaltioiden ajoneuvoja ja 6 prosenttia EU:n ulkopuolisiin maihin rekisteröityjä ajoneuvoja [20] . Suurin osa (91 prosenttia kokonaismäärästä) teiden varsilla tarkastetuista ajoneuvoista oli tavaraliikenteen ajoneuvoja ja vain 9 prosenttia henkilöliikenteen ajoneuvoja. Lisätietoja on liiteasiakirjan 4 osastossa[22].

Kaudella 2015–2016 teiden varsilla tarkastetuista ajoneuvoista 72 prosenttia oli varustettu digitaalisella ajopiirturilla. Näin ollen perustetta korottaa vähimmäismäärää

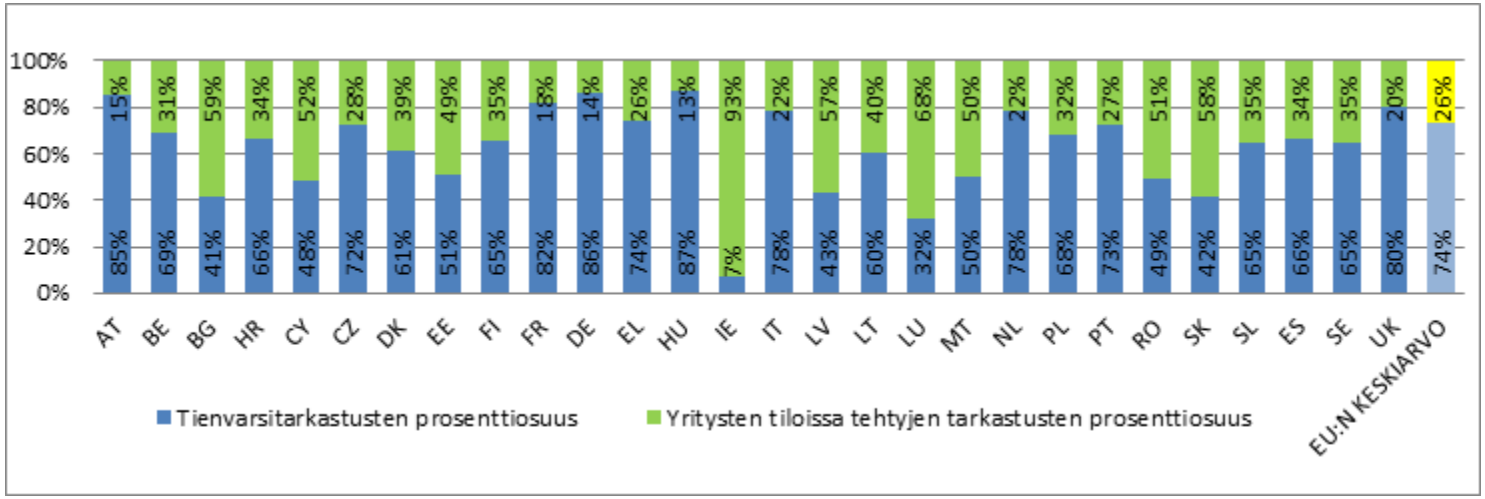
[16] Luku ei sisällä Tanskan tietoja.
[17] Tarkastettujen ajoneuvojen määrä sisältää sekä poliisin että tullin keräämät tiedot, kun taas teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien määrä ei sisällä poliisin tarkastamia kuljettajia. Tämän vuoksi luvusta puuttuvat poliisin tarkastamat kuljettajat.
[18] Suomen ilmoittamien tarkastettujen ajoneuvojen määrä kasvoi 1 081 586:lla ja Saksan 1 312 597:llä.
[19] Bulgaria, Espanja, Puola, Ranska, Romania, Suomi ja Tšekki.
[20] Saksan ja Suomen toimittamat tiedot eivät puutteellisuutensa vuoksi sisälly näihin prosenttiosuuksiin.

kolmesta neljään prosenttiin ei ole, koska näin olisi tehtävä vain, jos yli 90 prosenttia kaikista tarkastetuista ajoneuvoista on varustettu digitaalisella ajopiirturilla[21].

[21] Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan 3 kohta.



Kaavio 1: Tarkastettujen työssäolopäivien prosenttiosuus jäsenvaltioittain[22]



Kaavio 2: Tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten osuus tarkastetuista työssäolopäivistä kussakin jäsenvaltiossa

[22] Suomen tiedot eivät sisällä kuljettajan viikoittaiseksi lepoajaksi katsottavia päiviä, joten tarkastettujen työssäolopäivien tosiasiallinen määrä on huomattavasti suurempi.

1.2 Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset

Kaudella 2015–2016 tarkastettiin yhteensä 146 967 kuljetusyritystä, mikä on vastaava tulos kuin kaudella 2013–2014[23]. Yritysten tiloissa tarkastettiin noin 34,8 miljoonaa työpäivää. Määrä kasvoi hieman eli yhden prosentin edelliskauden kertomukseen verrattuna. Kaikkiaan jäsenvaltioissa tarkastettiin noin 663 000 kuljettajaa kaudella 2015–2016. Määrä laski siis 12 prosenttia kauteen 2013–2014 verrattuna.

2. Rikkomukset

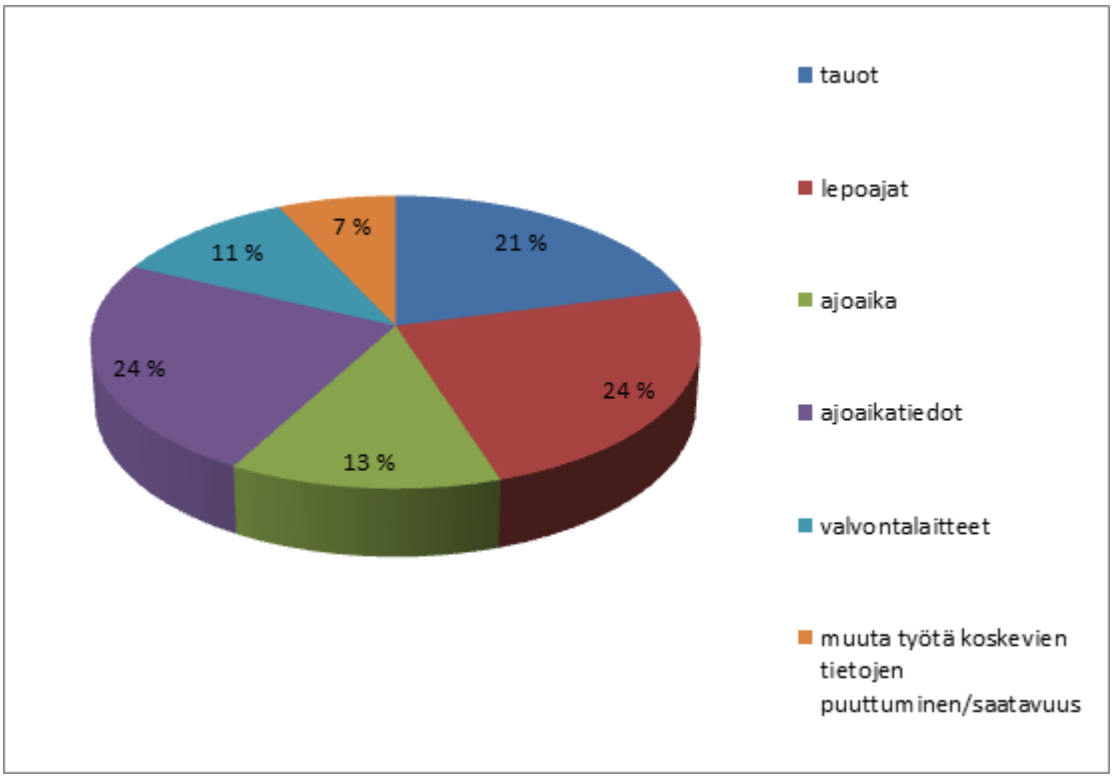
Lähes kaikki jäsenvaltiot[24] toimittivat tietoja havaituista rikkomuksista, mutta kaikki[25] eivät toimittaneet tarkempia tietoja rikkomustyypeistä. **Rikkomusten kokonaismäärä oli noin 3,46 miljoonaa. Määrä kasvoi siis 6 prosenttia verrattuna edelliseen kertomukseen (3,3 miljoonaa).** Pieni kasvu saattaa johtua siitä, että Latvia ilmoitti ensimmäistä kertaa rikkomusten määrän[26], joka on lähes yhtä suuri kuin tämän ja edelliskauden kokonaismäärien välien ero. Yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten määrä kasvoi 19 prosenttia, kun taas teiden varsilla havaittujen rikkomusten määrä laski 3 prosenttia. Teiden varsilla havaittujen rikkomusten osuus havaittujen rikkomusten kokonaismäärästä väheni 63 prosentista 58 prosenttiin edelliseen kertomukseen verrattuna.

Eri rikkomustyyppien osuudet pysyivät entisen kaltaisina vähäisin muutoksin. Jäljempänä olevassa kaaviossa 3 kuvataan eri rikkomustyyppien osuudet kaudella 2015–2016 havaittujen rikkomusten kokonaismäärästä. Taukoja koskevien rikkomusten osuus pieneni 23 prosentista 21 prosenttiin ja ajoaikoja koskevien rikkomusten osuus 16 prosentista 13 prosenttiin edelliseen kertomukseen verrattuna. Ajoaikatietoja koskevien rikkomusten osuus sen sijaan kasvoi 17 prosentista 24 prosenttiin. Koko EU:ssa teiden varsilla ja yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten kokonaismäärästä **lepoaikoja koskevien rikkomusten osuus oli 24 prosenttia** (25 prosenttia edellisessä kertomuksessa), **valvontalaitteita koskevien rikkomusten[27] osuus 11 prosenttia** (10 prosenttia edellisessä kertomuksessa) **ja muuta työtä koskevien tietojen puuttumiseen/saatavuuteen liittyvien rikkomusten osuus 7 prosenttia** (8 prosenttia edellisessä kertomuksessa).

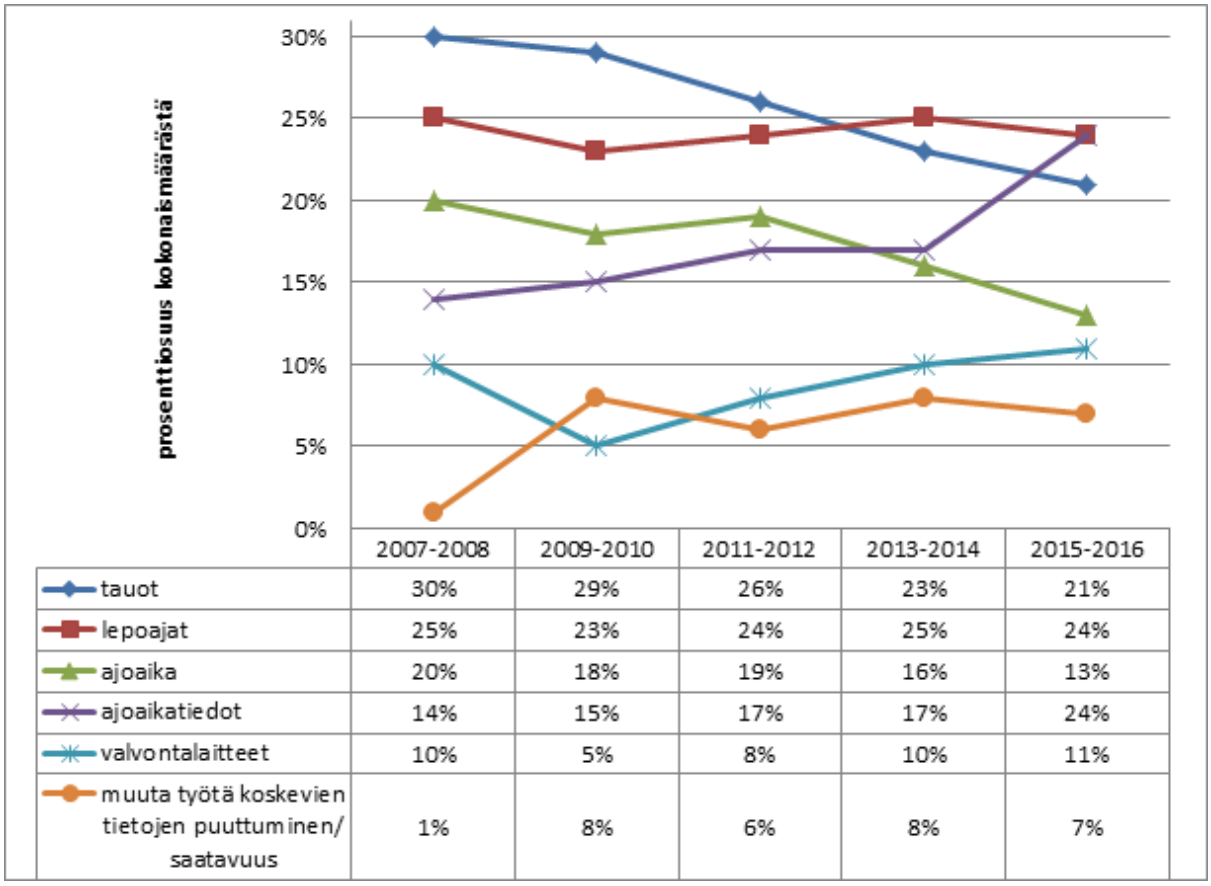
Kun tarkastellaan vuodesta 2007 alkaen tapahtunutta kehitystä, jota kuvataan kaaviossa 4, voidaan havaita, että taukoja ja ajoaikoja koskevat rikkomukset ovat vähentyneet vähitellen. Sen sijaan ajoaikatietoja koskevien havaittujen rikkomusten osuus on kasvanut jatkuvasti 14 prosentista 24 prosenttiin. Lepoaikoja koskevien rikkomusten osuus taas on pysynyt kaiken aikaa korkeana.

[23] Kaudella 2013–2014 tarkastettiin 147 606 yritystä.
[24] Lukuun ottamatta Tanskaa, joka ei toimittanut tietoja teiden varsilla havaituista rikkomuksista.
[25] Suomi ja Tanska eivät toimittaneet teiden varsilla havaittuihin rikkomuksiin liittyviä tietoja eikä Latvia yritysten tiloissa tehtyihin tarkastuksiin liittyviä tietoja.
[26] Latvian viranomaiset ilmoittivat lähettäneensä aiemmin tietoja niiden yritysten määrästä, joissa havaittiin rikkomuksia.
[27] Valvontalaitteita koskevissa rikkomuksissa kyse on valvontalaitteiden virheellisestä toiminnasta, väärinkäytöstä tai manipuloinnista.

Havaittujen rikkomusten keskimääräinen osuus kasvoi. Sataa yritysten tiloissa tai teiden varsilla tarkastettua työssäolopäivää kohti havaittiin 2,17 rikkomusta kaudella 2013–2014 ja tällä kaudella 2,60 rikkomusta. **Yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa paljastumisaste oli edelleen kaksinkertainen tienvarsitarkastuksiin verrattuna, mikä osoittaa, että yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset ovat paljon tehokkaampia kuin teiden varsilla tehtävät pistotarkastukset.**



Kaavio 3: Teiden varsilla ja yritysten tiloissa kaudella 2015–2016 havaitut rikkomukset luokittain



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
tauot	30%	29%	26%	23%	21%
lepoajat	25%	23%	24%	25%	24%
ajoaika	20%	18%	19%	16%	13%
ajoaikatiedot	14%	15%	17%	17%	24%
valvontalaitteet	10%	5%	8%	10%	11%
muuta työtä koskevien tietojen puuttuminen/ saatavuus	1%	8%	6%	8%	7%

Kaavio 4: Teiden varsilla ja yritysten tiloissa kymmenen viime vuoden aikana havaitut rikkomukset luokittain

2.1 Tienvarsitarkastuksissa havaitut rikkomukset

Kaudella 2015–2016 havaittiin tienvarsitarkastuksissa noin 2 miljoonaa rikkomusta, eli määrä väheni noin 3 prosenttia edelliskauteen verrattuna. Sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti EU:ssa havaittiin keskimäärin 2,17 rikkomusta. Luku on hieman kasvanut edellisen kertomuksen 1,77:stä. Rikkomuksista keskimäärin 58 prosentissa kyse oli kotimaisista kuljettajista.

2.2 Yritysten tiloissa havaitut rikkomukset

Yritysten tiloissa havaittiin noin 1,48 miljoonaa rikkomusta, eli määrä kasvoi 21 prosenttia edelliseen kertomukseen verrattuna. Sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti havaittiin keskimäärin 4,19 rikkomusta. Luku kasvoi 18 prosenttia edellisen kauden 2013–2014 keskiarvosta 3,54. Kasvu saattaa johtua osittain siitä, että lukuun sisältyy Latvian ensimmäistä kertaa ilmoittama suuri määrä rikkomuksia [28] . Aiemmin rikkomusten esiintymistiheys on ollut laskusuunnassa: se oli 8,65 kaudella 2009–2010 ja 5,29 kaudella 2011–2012.

Yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten keskimäärä yritystä kohti on lähes kolminkertaistunut 12,77:stä 36,57:ään. Tämä johtuu pääosin siitä, että tällä raportointikaudella, jolloin komissio sai ensimmäistä kertaa nämä tiedot kaikilta jäsenvaltioilta[29].

2.3 Valvontaviranomaisten ja ajopiirtureiden analysointivälineiden määrä

Kaudella 2015–2016 tarkastusten tekemiseen koko EU:ssa osallistui 61 503 valvontaviranomaista. Määrä pysyi ennallaan kauteen 2013–2014 verrattuna.

EU:ssa koulutettiin raportointikaudella 2015–2016 yhteensä 23 725 valvontaviranomaista analysoimaan digitaalisia ajopiirtureita. Määrä laski 5,7 prosenttia kauteen 2013–2014 verrattuna. Valvontaviranomaisille ajopiirtureiden analysointiin annettujen välineiden määrä on myös laskusuunnassa, sillä määrä väheni 5,5 prosenttia edelliseen kertomukseen verrattuna ja kausien 2011–2012 ja 2013–2014 välillä laskua oli 8 prosenttia.

4. Jäsenvaltioiden välinen yhteistyö

Direktiivin 2006/22/EY 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa teiden varsilla yhteistarkastuksia, joihin osallistuu vähintään yksi muu jäsenvaltio. Neljä jäsenvaltiota[30] ei toimittanut tietoja yhteistarkastusten määrästä. Niistä

[28] Latvia ilmoitti, että edellisiä kertomuksia varten toimitetut luvut kuvasivat niiden yritysten määrää, joissa oli havaittu rikkomuksia, eivätkä havaittujen rikkomusten määrää.
[29] Edellistä kertomusta varten tietoja ei saatu neljältä jäsenvaltiolta.
[30] Kreikka, Kroatia, Kypros ja Suomi.

jäsenvaltioista, jotka toimittivat tietoja, viisitoista jäsenvaltiota[31] täytti yhteistarkastusten vuosittaista vähimmäismäärää koskevan vaatimuksen.

Yhteisiä valvontatoimia koskevat ilmoitetut luvut ovat hyvin samanlaisia kuin kauden 2013–2014 kertomuksessa. Jäsenvaltioiden välisessä yhteistyössä on useimmiten kyse naapurijäsenvaltioiden yhteistyöstä. Kuten edellisellä raportointikaudella, hieman alle puolet jäsenvaltioista ilmoitti, että yhteistoimia toteutetaan Euro Contrôle Routen puitteissa. Useat jäsenvaltiot totesivat, että Euro Contrôle Route oli osoittautunut hyödylliseksi parhaita valvontakäytäntöjä, uusia tekniikoita ja datan vaihtoa koskevia tietoja vaihdettaessa. Osa jäsenvaltioista mainitsi myös osallistuneensa aktiivisesti toimintaan isännöimällä tilaisuuksia, joissa vaihdettiin kokemuksia, kuten työpajoja, mestarikursseja ja kahdenvälisiä tienvarsitarkastuksia.

Jäsenvaltioiden välisellä yhteistyöllä, joka perustuu yhteistarkastuksiin, yhteisiin koulutustoimiin tai kokemusten ja tietojen vaihtoon, on ratkaiseva merkitys tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tavoitteiden saavuttamisen kannalta eli yhtäläisten kilpailuedellytysten, tieliikenteen turvallisuuden ja työolojen yhdenmukaistamisen edistämiselle. Euroopan komissio onkin esittänyt osana toukokuussa 2017 annettua ensimmäistä liikkuvuuspakettia lainsäädäntöehdotuksen[32], jolla pyritään edistämään ja vahvistamaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja vastavuoroista avunantoa ja varmistamaan voimassa olevien sääntöjen tehokkaampi ja yhdenmukaisempi valvonta. Lisäksi komissio antoi vuonna 2018 Euroopan työviranomaisen perustamisesta ehdotuksen[33], jonka kattavana tavoitteena on edistää oikeudenmukaista työvoiman liikkuvuutta sisämarkkinoilla. Yksi Euroopan työviranomaisen päätehtävistä olisi tukea jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä rajatylittävässä valvonnassa ja helpottaa yhteisiä tarkastuksia esimerkiksi EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäädännön alalla. Käytännössä Euroopan työviranomainen tarjoaisi kansallisille viranomaisille operatiivista ja teknistä tukea tiedonvaihdon tukemiseksi, kehittäisi päivittäisiä yhteistyömenettelyjä ja helpottaisi jäsenvaltioiden yhteisten tarkastusten toteuttamista.

III. Maantieliikenteen työaikadirektiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevien tietojen analyysi

1. Johdanto

Tässä osassa käsitellään maantieliikenteen työaikadirektiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa vuosina 2015–2016. Direktiivin 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus direktiivin täytäntöönpanosta ja ilmoitettava kansallisen tason työmarkkinaosapuolten näkökannat.

2. Direktiivin 2002/15/EY soveltamisala

[31] Alankomaat, Espanja, Irlanti, Itävalta, Latvia, Liettua, Luxemburg, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta.
[32] COM(2017) 278 final.
[33] COM(2018) 131 final.

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

Koska direktiivissä on työaikaa koskevia säännöksiä, jotka koskevat nimenomaan maantieliikennettä, sitä pidetään yleisdirektiiviin 2003/88/EY[34] liittyvänä erityissäädöksenä. Yleisdirektiivissä vahvistetaan perusvaatimukset kaikkien alojen työntekijöiden työajan järjestämiselle. Lisäksi Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklassa on työaikaa sekä työoloja ja ehtoja koskevia määräyksiä, joita on noudatettava pantaessa EU:n lainsäädäntöä täytäntöön. Eräitä yleisen työaikadirektiivin perustavia suojasäännöksiä, kuten vuosilomaa ja yötyöntekijöiden ilmaista terveystarkastusta koskevia sääntöjä, sovelletaan myös maantieliikenteen liikkuviin työntekijöihin.

3. Kansallisten kertomusten esittäminen ja laatu

Kuten edellisenä raportointikautena, jäsenvaltioille lähetettiin komission laatima yhteinen raportointimalli [35] , jolla pyritään helpottamaan jäsenvaltioiden raportointitoimia ja keventävään hallinnollista rasitetta. Jäsenvaltioista viisi[36] ei toimittanut tietoja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta. Muiden jäsenvaltioiden esittämien kertomusten laatu vaihtelee huomattavasti. Monien jäsenvaltioiden[37] toimittamat tiedot olivat niukkoja ja puutteellisia. Eräät jäsenvaltiot selittivät tätä sillä, ettei tilanne ollut muuttunut edellisestä raportointikaudesta. Jäsenvaltioiden esittämistä kertomuksista kuitenkin huomattavan monessa tapauksessa puuttuvat ajan tasalla olevat tilastotiedot tarkastuksista ja rikkomuksista. Täydellisimmissä kertomuksissa on yleensä tietoja institutionaalisesta järjestelmästä ja täytäntöönpanon haasteista sekä jonkin verran määrällisiä tietoja. Koska puutteellisia kertomuksia kuitenkin on huomattava määrä, tämän analyysin tuloksia ei voida pitää koko Euroopan unionin kannalta edustavina. Seuraavan raportointikauden aikana jäsenvaltioiden odotetaan panostavan direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskeviin tietoihin, jotta tietojen perusteella voitaisiin suorittaa kattavampi arviointi. Komissio voi päättää ryhtyä oikeustoimiin jäsenvaltioita vastaan, jos nämä eivät noudata vaatimusta, jonka mukaan niiden on toimitettava raportointimallista annetussa komission päätöksessä [38] määritellyt tiedot.

4. Täytäntöönpano jäsenvaltioissa

[34] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4. marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista (EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9).
[35] Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2017/1013, annettu 30. maaliskuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa tarkoitetun vakiolomakkeen laatimisesta raportointia varten (EUVL L 153, 16.6.2017, s. 28).
[36] Belgia, Espanja, Latvia, Kreikka ja Kroatia.
[37] Alankomaat, Bulgaria, Italia, Luxemburg, Malta, Portugali, Romania, Tanska, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta.
[38] C(2017) 1927 final.

Mikään kertomuksen esittäneistä jäsenvaltioista ei ilmoittanut direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoon liittyvään lainsäädäntöön tehdyn muutoksia vuosina 2015–2016. Viimeiset kansalliseen lainsäädäntöön tehdyt muutokset liittyivät useimmissa jäsenvaltioissa yleensä siihen, että itsenäiset kuljettajat sisällytettiin maantieliikenteen työaikaa koskevan kansallisen lainsäädännön piiriin. Näistä muutoksista ilmoitettiin jo kauden 2013–2014 kertomusta varten.

Direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoon liittyvissä kysymyksissä ei voitu havaita mitään kehityssuuntaa. Kysymykset liittyivät pikemminkin kansalliseen ympäristöön ja joissakin jäsenvaltioissa esiin nousseisiin erityiskysymyksiin. Esimerkiksi Italia mainitsee kertomuksessaan kysymyksiä, jotka liittyvät tarpeeseen selventää joitakin direktiivissä vahvistettuja määritelmiä. Kysymykset koskevat ”kaikkiin maantieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa” ja ”ajanjaksoja, jolloin liikkuva työntekijä ei voi vapaasti käyttää aikaansa”. Tšekissä uusi työskentelymalli, jossa yksi työntekijä (kuljettaja) työskentelee kahden työnantajan (kuljetusyritykset) palveluksessa, aiheutti vaikeuksia direktiivin täytäntöönpanossa. Tällaisten käytäntöjen olemassaolon ilmoitettiin olevan vaikeata osoittaa, koska vain asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvan kuljetusyrityksen on pyydettävä jäljennös toisen työnantajan työaikakirjanpidosta.

Direktiivin täytäntöönpanon seurannan osalta useat jäsenvaltiot[39] painottivat, että alalle on tärkeää antaa ohjeita ja neuvoja maantieliikenteen monimutkaisen sosiaalilainsäädännön noudattamisesta. Esimerkiksi Liettua ilmoitti, että työnantajille annetaan vaatimuksia ja ohjeita koskevaa ohjausta. Samoin Irlannin viranomaiset käyttävät vaiheittaista lähestymistapaa, jossa yhdistetään neuvonta ja ohjaus sekä virallisen ohjeistuksen hyödyntäminen ennen syytetoimiin ryhtymistä. Ruotsissa viranomaiset pyrkivät tarkastusten aikana käymään vuoropuhelua työnantajan tai itsenäisen kuljettajan kanssa sen varmistamiseksi, että tämä ymmärtää säännöt ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet niiden noudattamiseksi. Slovakia piti tätä lähestymistapaa hyödyllisenä ja ilmoitti, että tilanne oli lainsäädäntöön liittyvän kuljettajien ja työnantajien koulutuksen ja osaamisen osalta parantunut edellisiin vuosiin verrattuna.

Kansallisten tuomioistuimien oikeuskäytännön nojalla suorittamasta tulkinnasta voidaan todeta, ettei yksikään jäsenvaltioista ilmoittanut vuosina 2015–2016 tehdyistä merkittävistä kansallisten tuomioistuimien päätöksistä, joilla olisi tulkittu direktiiviä 2002/15/EY.

4.1.Työaikasääntöjen rikkominen

Jotkin jäsenvaltiot [40] ilmoittivat mahdollisuudesta määrätä heti puutteen havaitsemisen jälkeen, että puute on korjattava määritellyn ajanjakson kuluessa. Jos puutetta ei korjata, valvontaviranomaiset aloittavat seuraamusten soveltamisen. Itävallassa ja Slovakiassa tämä tarkoittaa hallinnollisten menettelyjen aloittamista sekä Virossa ja Suomessa mahdollisesti myös sakon määräämistä.

39 Irlanti, Liettua, Ruotsi ja Slovakia.
40 Itävalta, Slovakia, Suomi ja Viro.

Vain kahdeksan jäsenvaltiota[41] antoi määrällisiä tietoja havaituista rikkomuksista. Tietoja toimittaneiden jäsenvaltioiden määrä on jopa pienempi kuin edellisellä raportointikaudella, jolloin näitä tietoja toimitti kymmenen jäsenvaltiota. Tietojen puutteellisuuden vuoksi ei ole mahdollista tehdä EU:n laajuisia päätelmiä. Kaikkia jäsenvaltioita kehotetaankin sisällyttämään nämä tiedot seuraaviin kertomuksiinsa.

5. Sidosryhmien näkemykset direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta

Vain kymmenen jäsenvaltiota[42] ilmoitti selvästi, että sidosryhmiä oli kuultu kertomuksen laatimisen yhteydessä. Määrä on pysynyt ennallaan edelliseen kertomukseen verrattuna, mutta on edelleen pieni aiempiin vuosiin [43] verrattuna. Kuuleminen tarkoitti kaikissa jäsenvaltioissa työnantajien ja ammattiliittojen edustajien näkemysten selvittämistä. Kymmenestä jäsenvaltiosta kuudessa [44] työmarkkinaosapuolia kuultiin, mutta niiden näkemyksiä ei esitetty kertomuksessa erillisessä osiossa. Ne esitettiin eri puolilla asiakirjaa, tai muutamassa tapauksessa kertomuksessa vain mainittiin, ettei työmarkkinaosapuolilla ollut huomautettavaa. Työmarkkinaosapuolten näkemyksiä on mahdotonta analysoida tarkemmin, koska osapuolten vastaukset [45] eivät muodosta edustavaa otosta. Komissio haluaakin muistuttaa jäsenvaltioille, että direktiivin 2002/15/EY 13 artiklan 1 kohdan mukaan niiden on ilmoitettava molempien työmarkkinaosapuolten näkökannat osana kertomuksen antamista.

IV. Päätelmät

Kaudella 2015–2016 kaikki jäsenvaltiot kolmea[46] lukuun ottamatta noudattivat tarkastettujen työssäolopäivien vähimmäismäärää. Suurin osa työssäolopäivien kokonaismäärästä tarkastettiin edelleen teiden varsilla. Vaikka yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten osuus kasvaa, vain kuusi 28 jäsenvaltiosta täytti vaatimuksen, jonka mukaan vähintään 50 prosenttia työssäolopäivien kokonaismäärästä on tarkastettava yritysten tiloissa ja vähintään 30 prosenttia teiden varsilla.

Jäsenvaltioiden tältä raportointikaudelta toimittamat tiedot vahvistavat, että tarkastettujen työssäolopäivien määrän laskusuuntaus jatkuu. Kaudella 2015–2016 vähenemistä voidaan selittää pääasiassa sillä, että tarkastettujen työssäolopäivien määrä on laskenut merkittävästi Ranskassa, Saksassa ja Romaniassa. Tämä johti pieneen vähennykseen myös EU:ssa tarkastettujen työssäolopäivien keskimäärässä.

Vaikka tarkastettujen työssäolopäivien määrä on laskenut jyrkästi, havaittujen rikkomusten määrä on kasvanut hieman. Kasvu johtuu pitkälti siitä, että yhdessä jäsenvaltiossa[47] on

[41] Irlanti, Itävalta, Kypros, Luxemburg, Puola, Ranska, Suomi ja Tšekki.
[42] Irlanti, Italia, Kypros, Liettua, Puola, Ranska, Slovakia, Slovenia, Suomi ja Viro.
[43] Kymmenen jäsenvaltiota kuuli sidosryhmiä edellisellä raportointikaudella ja 16 raportointikaudella 2011–2012.
[44] Kypros, Liettua, Puola, Ranska, Suomi ja Viro.
[45] Irlanti, Italia, Slovenia ja Slovakia.
[46] Alankomaat, Kreikka ja Malta.
[47] Latvia.

havaittu paljon rikkomuksia. Kasvu saattaa kuitenkin tarkoittaa myös sitä, että tarkastuksista on tullut yleisesti entistä tehokkaampia. Yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa paljastumisaste on kasvanut ja on nyt kaksinkertainen tienvarsitarkastuksiin verrattuna. Paljastumisaste tarkastettua kuljetusyritystä kohti on kolminkertaistunut. Tämä saattaa olla tehokkaamman valvonnan ja tehtyjen rikkomusten määrän kasvun yhteisvaikutusta.

Paljastumisaste vaihtelee merkittävästi eri puolilla EU:ta, ja vain muutama jäsenvaltio vastasi yli kahdesta kolmanneksesta kaikista EU:ssa havaituista rikkomuksista[48]. On syytä painottaa, että eräät jäsenvaltiot, joissa rikkomuksia esiintyy hyvin harvoin, ovat niiden seitsemän jäsenvaltion joukossa, joissa tarkastettujen työssäolopäivien prosenttiosuus on suurin.

Eri rikkomustyyppien osuudet pysyivät ennallaan edelliseen raportointikauteen verrattuna. Havaittavissa on kuitenkin kaksi kehityssuuntaa: Ajopiirturin manipulointiin liittyvien havaittujen rikkomusten määrä on kasvanut verrattuna muuntyyppisiin teiden varsilla havaittuihin rikkomuksiin, ja yritysten tiloissa tehdyt tarkastukset osoittavat, että ajoaikatietoja koskevat rikkomukset ovat lisääntyneet merkittävästi. Ajoaikatiedot ovat joko puutteellisia tai virheellisiä. Tämä voi olla merkki siitä, että yrityksillä ja/tai kuljettajilla on vaikeuksia tallentaa tiedot oikein. Valvontahenkilöstö totesi myös, että puuttuvista ajoaikatiedoista määrättävät merkittävästi alhaisemmat sakot liian pitkistä ajoajoista tai riittämättömistä lepoajoista määrättäviin sakkoihin verrattuna voivat saada kuljettajat ja liikenteenharjoittajat piilottamaan tiedot, jotka voisivat paljastaa suurempiin sakkoihin johtavat rikkomukset. Unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelusta annetun komission asetuksen (EU) 2016/403[49] voimaantulo 1. tammikuuta 2017 voi kääntää tämän kehityksen, koska sen perusteella ajoaikatietojen puuttuminen luokitellaan erittäin vakavaksi rikkomukseksi. Sen pitäisi siis johtaa sakkoon, joka on oikeassa suhteessa rikkomuksen vakavuusasteeseen.

Ajopiirturin väärinkäyttöön tai manipulointiin liittyvien havaittujen rikkomusten lisääntyminen kertoo myös selkeästä tarpeesta ottaa mahdollisimman pian käyttöön väärinkäytöltä suojattu valvontalaite eli älykäs ajopiirturi. Se on pakollinen uusissa ajoneuvoissa 15. kesäkuuta 2019 alkaen. Älykkäässä ajopiirturissa hyödynnetään uutta viestintätekniikkaa, joka on edistyksellisempää kuin nykyisessä digitaalisessa ajopiirturissa, kuten satelliittipaikannusta tai lyhyen kantaman tiedonsiirtoa tietojen toimittamiseksi valvontaviranomaisille.

Yhteistarkastusten osalta 15 jäsenvaltiota [50] täytti vaatimuksen, jonka mukaan yhteistarkastuksia on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa. Tämä vastaa edellisessä kertomuksessa esitettyä määrää. Kaiken kaikkiaan jäsenvaltiot korostivat, että

[48] Italia, Itävalta, Latvia, Puola ja Saksa.

[49] Komission asetus (EU) 2016/403, annettu 18. maaliskuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta (EUVL L 74, 19.3.2016, s. 8).

[50] Alankomaat, Espanja, Irlanti, Itävalta, Latvia, Liettua, Luxemburg, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta.

yhteistarkastukset ovat erittäin hyödyllinen keino vaihtaa, ylläpitää ja parantaa asiantuntemusta ja tietämystä. Komissio kannustaa siksi jäsenvaltioita vahvistamaan edelleen toimiaan, joilla tehostetaan kansainvälistä yhteistyötä. Komission osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia esittämällä ehdotuksella pyritään vahvistamaan jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä, minkä pitäisi myös tehostaa valvonnan parhaiden käytäntöjen ja asiantuntemuksen vaihtoa. Ehdotuksessa esitetään kansallisten valvontaviranomaisten nykyistä jäsennellympää ja säännöllisempää tiedonvaihtoa, joka koskisi valvontakäytäntöjä ja helpottaisi sen tarkastamista, noudattavatko valtioiden rajat ylittäviä palveluja tarjoavat liikenteenharjoittajat sääntöjä. Valvontahenkilöstön välinen yhteistyö ja yhteiset tarkastukset kuuluvat myös äskettäin perustettavaksi esitetyn Euroopan työviranomaisen vastuualueeseen. Viranomainen auttaa työssä koordinoimalla jäsenvaltioiden toimia alalla.

Maantieliikenteen työajasta annetun direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanon osalta kansalliset kertomukset ovat siinä määrin puutteellisia, ettei niiden perusteella voida tehdä syvällistä analyysia. Komissio haluaa painottaa, että raportointi on tärkeää ja että komissio voi ryhtyä oikeustoimiin niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät noudata vaatimusta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava raportointimallista annetussa komission päätöksessä[51] määritellyt tiedot. Jäsenvaltiot eivät yleensä raportoineet maantieliikenteen työaikaa koskevaan lainsäädäntöönsä tehdyistä muutoksista tai näihin asioihin liittyvistä tuomioistuimien päätöksistä. Jotkin jäsenvaltiot painottivat, että on tärkeää antaa työnantajille ja itsenäisille kuljettajille ohjeita tarkastusten aikana, jotta sääntöjen noudattaminen paranisi. Vain muutama jäsenvaltio esitti esittivät kertomuksessaan työmarkkinaosapuolten näkemyksiä, ja vain hyvin harva toimitti määrällisiä tietoja maantieliikenteen työaikoihin liittyvistä tarkastuksista ja rikkomuksista. Näistä seikoista ei siksi voitu tehdä kaudelta 2015–2016 EU:n laajuisia yleisiä päätelmiä.

[51] C(2017) 1927 final.