EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määruse (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist) ja direktiivi 2002/15/EÜ (autovedude liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta) rakendamise kohta aastatel 2019–2020 (komisjoni 31. aruanne autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide rakendamise kohta) ja nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse raskeveokitele lubatud maksimaalmõõtmed ja lubatud täismass) alusel tehtud kontrollide kohta

{SWD(2023) 74 final}

Sissejuhatus

Käesolevas aruandes antakse ülevaade autovedudega seotud ELi sotsiaalõigusnormide rakendamisest liikmesriikides ajavahemikul 1. jaanuarist 2019 kuni 31. detsembrini 2020. Aruandes tuuakse välja peamised probleemid järgmises neljas õigusaktis sätestatud õigusnormide täitmise tagamisel ja kohaldamisel:

1) määrus (EÜ) nr 561/2006[1] (**sõiduaja määrus**), millega on kehtestatud ööpäevast ja iganädalast sõiduaega, vaheaegu ning ööpäevaseid ja iganädalasi puhkeperioode käsitlevad miinimumnõuded;

2) direktiiv 2002/15/EÜ[2] (**autovedudega seotud tööaja direktiiv**), millega on ette nähtud liikuvate töötajate tööaja korralduse eeskirjad. Selles on sätestatud maksimaalse iganädalase tööaja, minimaalsete vaheaegade ja öötöö suhtes kohaldatavad nõuded. Direktiivi kohaldatakse sõiduaja määruse kohaldamisalasse kuuluvatele sõidukijuhtidele;

3) direktiiv 2006/22/EÜ[3] (**täitmise tagamise direktiiv**), millega on kehtestatud sõiduaja määruse sätete järgimise kontrollimiseks teedel ja veoettevõtjate valdustes tehtavate kontrollide miinimummäärad;

4) määrus (EL) nr 165/2014[4] (**sõidumeerikute määrus**), milles on sätestatud sõidumeerikute paigaldamise ja kasutamise nõuded sõiduaja määruse kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite jaoks.

Käesolevasse aruandesse on lisatud ka nõukogu direktiivi 96/53/EÜ[5] (**massi ja mõõtmete direktiiv**) (millega kehtestatakse raskeveokitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) rakendamise analüüs vastavalt direktiivi artiklile 10g.

Käesolev aruanne, mis põhineb sõiduaja määruse artiklil 17, autovedudega seotud tööaja direktiivi[6] artiklil 13 ning massi ja mõõtmete direktiivi[7] artiklil 10g, hõlmab kvantitatiivseid

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 164/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

[5] Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

[6] Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 17 kohaselt peavad liikmesriigid edastama iga kahe aasta järel vajaliku teabe, et võimaldada komisjonil koostada aruanne nimetatud määruse kohaldamise ja kõnealuste valdkondade arengusuundade kohta. Direktiivi 2002/15/EÜ artiklis 13 on sätestatud, et liikmesriigid peavad esitama

ja kvalitatiivseid andmeid liikmesriikide kontrolliasutuste poolt teedel ja ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide ja avastatud rikkumiste kohta.

Aruanne koosneb kolmest osast: I osas analüüsitakse liikmesriikide andmeid direktiivi 2006/22/EÜ ja määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamisel tehtud kontrollide ja avastatud rikkumiste kohta, II osas kirjeldatakse üldjoontes direktiivi 2002/15/EÜ rakendamist liikmesriikides, III osas analüüsitakse liikmesriikide andmeid nõukogu direktiivi 96/53/EÜ rakendamisel tehtud kontrollide ja avastatud rikkumiste kohta ning IV osas esitatakse aruande peamised järeldused. Komisjoni aruannet täiendab komisjoni talituste töödokument, mis sisaldab lisateavet karistuste ja liikmesriikide koostöö kohta, kontrolliasutuste märkusi ja üksikasjalikumat statistikat määruse (EÜ) nr 561/2006 ja direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise kohta. See ei täienda nõukogu direktiivi 96/53/EÜ käsitlevat teavet.

Andmete esitamine

Liikmesriikide aruanded direktiivi 2002/15/EÜ ja määruse (EÜ) nr 561/2006 sätete rakendamise kohta tuleb esitada asjaomase kaheaastase aruandeperioodi lõpule järgneva aasta 30. septembriks, kasutades komisjoni 30. märtsi 2017. aasta rakendusotsusega kehtestatud standardvormi[8]. 2019. ja 2020. aastat hõlmavate aruannete esitamise tähtaeg oli 30. september 2021.

Kõik liikmesriigid esitasid oma andmed määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamise kohta, kuigi paljud neist pärast aruannete esitamise tähtaega. Liikmesriigid edastasid nõutud põhjaliku liigilise statistika teedel ja ettevõtjate valdustes tehtud vastavuskontrollide kohta. Mõni riik siiski ei esitanud andmeid sorteerituna nõutud kategooriate lõikes, nt sõidumeeriku liigi[9] või rikkumise liigi järgi[10]. Mõned liikmesriigid selgitasid selle põhjuseid, miks kogu nõutud teavet ei esitatud[11].

Ainult 22 liikmesriiki esitasid teabe direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise kohta, kuigi mõnikord väga piiratud kujul, ning üksnes 18 liikmesriiki esitasid statistilised andmed kontrollide ja nende tulemuste kohta. Liikmesriikide kvantitatiivsete andmete puudumine muudab hindamise keeruliseks.

---

komisjonile direktiivi rakendamise kohta aruande, milles tuuakse välja tööturu mõlema osapoole seisukohad. Aruanded direktiivi 2002/15/EÜ ja määruse (EÜ) nr 561/2006 kohta võib esitada ühe dokumendina, sest mõlemad õigusaktid hõlmavad sama kaheaastast aruandeperioodi ja sisaldavad lisaeeskirju kutselistele sõidukijuhtidele.

[7] Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ artikli 10g kohaselt peavad liikmesriigid edastama iga kahe aasta järel vajaliku teabe raskeveokitele tehtud kontrollide arvu ning tuvastatud ülekoormusega sõidukite või liidendsõidukite arvu kohta. Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ artiklis 10g on sätestatud, et see teave võib moodustada osa määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 17 alusel esitatavast teabest.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Näiteks Leedu, kes teatas, et andmed ei ole tehnilise vea tõttu kättesaadavad.

[10] Läti ei esitanud andmeid ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide käigus avastatud rikkumiste kohta.

[11] Prantsuse ametiasutused teatasid, et erinevalt eelmistest aastatest ei saa infosüsteemist välja võtta tööministeeriumi andmeid, mis moodustavad ligikaudu poole riiklikust kontrollikohustusest ettevõtetes. Poola teatas, et puuduvad andmed teedel kontrolle tegevate politseiametnike arvu kohta.

Kuna sotsiaalõigusnormide ning massi ja mõõtmete direktiivi rakendamise aruandluskohustused on seotud sama perioodiga, pidas komisjon asjakohaseks ühendada kontrollide tulemused ühte ühisaruandesse. Massi ja mõõtmete direktiivi muudeti direktiiviga (EL) 2015/719,[12] milles kehtestati artikliga 10g alates 7. maist 2017 liikmesriikidele aruandluskohustus. Liikmesriikide teave tuleb esitada asjaomase kaheaastase aruandeperioodi lõpule järgneva aasta 30. septembriks. 2019. ja 2020. aastat hõlmavate aruannete esitamise tähtaeg oli 30. september 2021. Liikmesriikidele anti aruandluse hõlbustamiseks vorm, mis oli Exceli tabeli kujul.

Üheksateist liikmesriiki[13] on esitanud oma teabe, kuid nende hulgast esitas oma aruande ettenähtud tähtaja jooksul ainult Poola. Kõik liikmesriigid peale Poola esitasid teabe aastate kaupa ning Iirimaa esitas teabe aasta kvartalite ja sõidukiliikide (kaubad *vs.* reisijad) kaupa. Mõnel juhul oli teave siiski puudulik. Malta teatas, et tal ei ole võimalik esitada 2019. aasta andmeid tema kaalumissüsteemi olulise rikke tõttu. Saksamaa märkis, et tema esitatud teave viitab föderaalse kaubaveoameti tehtud kontrollidele ning et tal puudub ühtne statistika föderaalse vastutuse alla kuuluvate kontrollide kohta. Belgia esitas tuvastatud ülekoormusega sõidukite ja liidendsõidukite jääkarvu, mille puhul tehtud kontrollide arv ei olnud 2019. ega 2020. aasta kohta teada. Horvaatia, Küprose Vabariik, Tšehhi Vabariik, Prantsusmaa, Ungari, Leedu, Portugal ja Rumeenia ei esitanud oma andmeid praeguse 2019.–2020. aasta aruande jaoks. Kuna puudusid kvantitatiivsed andmed kõikide liikmesriikide kohta, ei ole võimalik teha põhjalikku hindamist.

I. Ülevaade direktiivi 2006/22/EÜ ja määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmise tagamiseks võetud meetmetest

1. Kontrollid

Direktiivi 2006/22/EÜ artikli 2 alusel peavad liikmesriigid looma määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt teedel ja ettevõtjate valdustes tehtavate asjakohaste ja regulaarsete kontrollide süsteemi. Selles artiklis on ka sätestatud, et kontrollida tuleb vähemalt 3 % määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide tööpäevadest[14].

Liikmesriikide andmed näitavad, et ELis kontrollitud tööpäevade koguarv[15] vähenes ligikaudu 119,0 miljonilt[16] (2017.–2018. aastal) vaatlusalusel aruandeperioodil kontrollitud 108,9 miljonile tööpäevale. See kujutab endast 8 % suurust vähenemist. Liikmesriikide andmeid vaadates on kontrollitud tööpäevade vähenemine kõige märkimisväärsem Maltal (–

[12] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/719, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (ELT L 115, 6.5.2015, lk 1).

[13] Liikmesriigid, kes esitasid oma andmed, on Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Malta, Poola, Rootsi, Saksamaa, Slovaki Vabariik, Sloveenia, Soome ja Taani.

[14] Selle näitaja aluseks on kahe aasta tööpäevade arv ja määruse kohaldamisalasse kuuluvate registreeritud sõidukite arv liikmesriigis sel ajavahemikul.

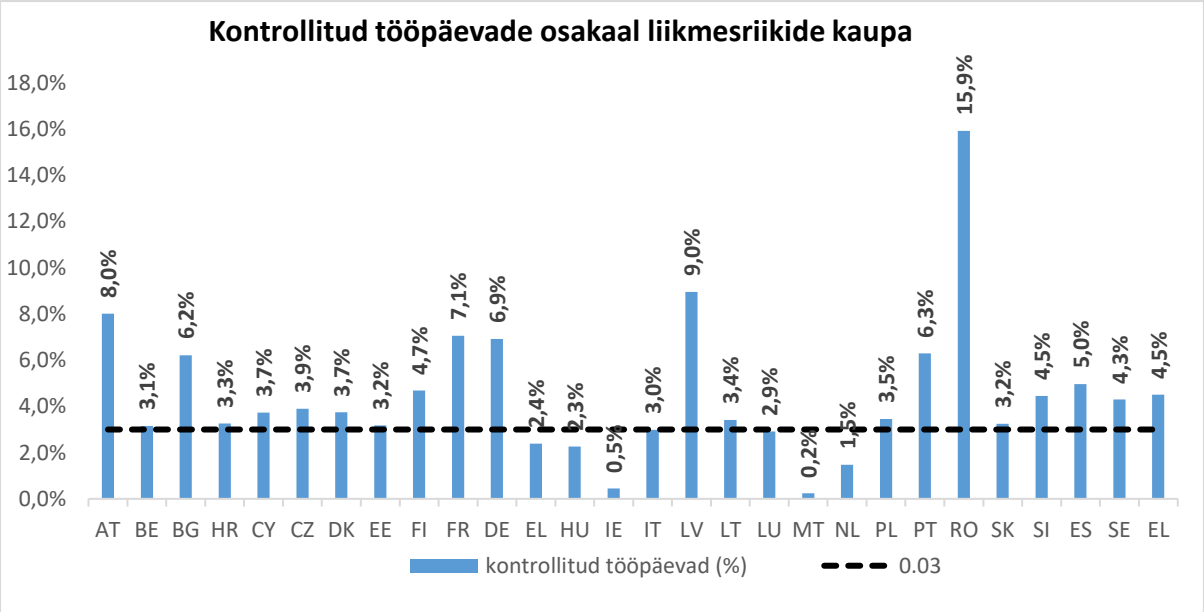
[15] Terminit „tööpäev“ kasutatakse asjaomastes õigusaktides (määrus (EÜ) nr 561/2006, direktiiv 2006/22/EÜ ja otsus (EL) 2017/1013) vaheldumisi terminiga sõidukijuhi „töötatud päev“.

[16] Aastatel 2017–2018 kontrollitud 125,7 miljonit tööpäeva hõlmas Ühendkuningriigi andmeid.

901 %),[17] Iirimaal (–69 %), Bulgaarias (–59 %) ja Portugalis (–47 %), samas kui kontrollitud tööpäevade arvu suurenemine on kõige märgatavam Kreekas (+70 %) ja Rumeenias (+44 %).

Nagu on näidatud allpool esitatud joonisel 1, on **kontrollitud tööpäevade ELi keskmine 4,5 %**, mis on suurem kui direktiivis nõutud,[18] kuid see näitab langustrendi võrreldes eelmiste aruandeperioodidega (2017.–2018. aastal 5,4 % ja 2015.–2016. aastal 6,3 %).

Joonis 1. Kontrollitud tööpäevade osakaal liikmesriikide kaupa



Enamik liikmesriike kontrollis rohkem tööpäevi, kui on direktiivis nõutud miinimum. 3 % alammäära ei saavutanud siiski kuus liikmesriiki, nimelt Iirimaa, Kreeka, Luksemburg, Madalmaad, Malta ja Ungari. See on sama arv riike kui eelmisel aruandeperioodil, kus aastatel 2017–2018 ei saavutanud 3 % alammäära kuus liikmesriiki ja aastatel 2015–2016 kolm liikmesriiki. Kuuest liikmesriigist,[19] kes ei saavutanud 2017.–2018. aastal 3 % alammäära, jäid asjakohasesse vähetulemuslikku rühma ainult Iirimaa, Kreeka ja Madalmaad, kellega ühinesid veel kolm liikmesriiki, kellel olid eelmisel aruandeperioodil head tulemused. Kreeka suurendas märkimisväärselt oma täitmise tagamise alaseid jõupingutusi (on toimunud paranemine: 2015.–2016. aastal 0,1 %, 2017.–2018. aastal 0,7 % ja praegusel perioodil 2,4 %), kuid see jääb endiselt allapoole alammäära.

Direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 2 on sätestatud ka teedel ja ettevõtjate valdustes kontrollitavate tööpäevade osakaal – vastavalt vähemalt 30 % ja 50 %. Selle osakaalu arvutavad kontrolliasutused tegelikult kontrollitud tööpäevade arvu, mitte kontrollitavate tööpäevade miinimumarvu põhjal.

[17] Malta teatas, et kontrollide arvu vähenemine oli tingitud COVID-19-ga seotud asjaoludest ja sel ajal ainuisikuliselt sõidumeerikute kontrollimise eest vastutanud kahe töötaja ootamatust lahkumisest. Malta ametiasutused tunnistasid pakilist vajadust tegeleda selle probleemiga ja koolitada välja kaheksa töötajat tagamaks, et selline olukord edaspidi enam ei kordu.

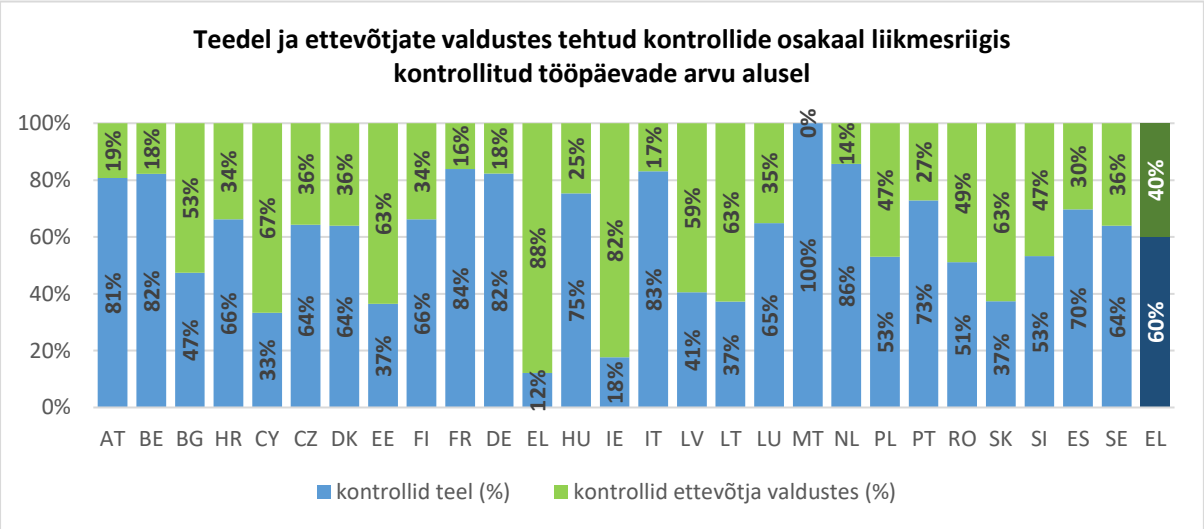
[18] Eelkõige Austrias, Bulgaarias, Lätis, Portugalis, Prantsusmaal, Rumeenias ja Saksamaal, kus kontrolliti kolmandikku kontrollitud tööpäevadest.

[19] Iirimaa, Kreeka, Leedu, Madalmaad, Soome ja Taani.

Keskmiselt kontrolliti 60 % tööpäevadest teedel ja 40 % ettevõtjate valdustes. Teedel tehtud kontrollid on vähenenud võrreldes viimase aruandeperioodiga (2017.–2018. aastal 73 %) ning ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide puhul on täheldatav positiivne kasv võrreldes viimase aruandeperioodiga (2017.–2018. aastal 27 %). Seda muutust saab osaliselt seletada COVID-19 tingimustega. Enamikus liikmesriikides tehakse suur osa kontrollidest teedel. Kreeka ja Iirimaa teatasid väikesest teedel tehtud kontrollide arvust. Malta teatas, et ettevõtjate valdustes kontrolle ei tehtud. Ainult kuuel liikmesriigil oli ettevõtjate valdustes ja teedel tehtavate kontrollide puhul nõutud võrdväärne osakaal,[20] samas kui aastatel 2017–2018 kehtis see kaheksa liikmesriigi puhul.

Teavet teedel ja ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide osakaalu kohta liikmesriikides leiab jooniselt 2.

Joonis 2. Teedel ja ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide osakaal liikmesriikides kontrollitud tööpäevade arvu alusel



1.1 Kontrollid teel

Kokku kontrolliti teedel kogu ELis 4 112 717[21] sõidukit ja 4 323 245 sõidukijuhti, samas kui aastatel 2017–2018 kontrolliti 4 982 439 sõidukit ja 5 395 009 sõidukijuhti[22]. Kontrollitud sõidukite ja sõidukijuhtide arvu erinevuse võib põhjustada selliste vedude tegemine, mille puhul on sõidukis juhtimiseks vähemalt kaks juhti. Sõidukijuhtide ja sõidukite arv oli erinev eeskätt Belgia, Poola, Rumeenia, Saksamaa, Sloveenia ja Taani aruandes.

Võrreldes 2017. ja 2018. aastat hõlmava aruandega vähenes kontrollitud sõidukite arv 869 722 sõiduki võrra. See on peamiselt tingitud asjaolust, et Ühendkuningriigis kontrollitud sõidukite arv (156 496 sõidukit aastatel 2017–2018) ei sisaldu käesolevas aruandes ning

[20] Bulgaaria, Eesti, Küpros, Leedu, Läti ja Slovakkia.
[21] Leedu ei esitanud andmeid.
[22] 2017.–2018. aasta arvnäitajad sisaldavad Ühendkuningriigi andmeid (st 17 461 ettevõtjat). Ilma Ühendkuningriigi andmeteta on langus peaaegu 33 %.

Malta teatatud arvnäitajad on märkimisväärselt vähenenud (–73 %), mida ei kompenseerinud ka teiste liikmesriikide teatatud arvnäitajate suurenemine[23].

Kontrollitud sõidukijuhtide arv vähenes 2017.–2018. aastaga võrreldes 1 071 764 sõidukijuhi võrra. See on tingitud ka asjaolust, et Ühendkuningriigis kontrollitud sõidukijuhtide arv (156 496 sõidukijuhti aastatel 2017–2018) ei sisaldu käesolevas aruandes, ja mitmes teises liikmesriigis toimunud kahanemise koondmõjust.

Sõiduki registreerimise riigi alusel oli 63 % kontrollitud sõidukitest registreeritud samas liikmesriigis, 31 % teistes liikmesriikides ja 6 % kolmandates riikides[24]. Kokkuvõttes oli enamik (ligikaudu 91 %) teedel kontrollitud sõidukitest kaubaveokid, vaid alla 10 % vedas reisijaid.

2019.–2020. aastal teedel kontrollitud sõidukitest 74 % oli varustatud digitaalse sõidumeerikuga (eelmisel aruandeperioodil oli see 75 %). Seega ei ole mingit alust tõsta kontrollide alammäära 3 %-lt 4 %-le, kuna vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ artikli 2 lõikele 3 tuleks seda teha alles siis, kui digitaalse sõidumeerikuga on varustatud 90 % kontrollitud sõidukitest.

1.2 Kontrollid ettevõtjate valdustes

2019.–2020. aastal kontrolliti 58 300 veoettevõtjat,[25] mida on 2017.–2018. aastal kontrollitud 104 104 veoettevõtjaga[26] võrreldes 44 % vähem. Ettevõtjate valdustes kontrolliti ligikaudu 34,3 miljonit tööpäeva, mis tähendab eelmise aruande 33,7 miljoniga võrreldes 2 % suurust kasvu, isegi kui arvestada seda, et Malta ei teinud ettevõtjate valdustes kontrolle, ning kui jätta välja Ühendkuningriigi andmed. Kokkuvõttes kontrollisid liikmesriikide kontrolliasutused ettevõtjate valdustes 499 943 sõidukijuhi sõiduaja andmeid, mida on 2017.–2018. aasta 641 033 sõidukijuhiga võrreldes 14 % vähem.

2. Rikkumised

Kõik 27 liikmesriiki esitasid andmed avastatud rikkumiste kohta, kuid kõik[27] ei edastanud üksikasjalikku teavet rikkumiste liikide kohta. **Kokku anti teada umbes 2,25 miljonist rikkumisest, mida on vähem kui eelmises aruandes (3,41 miljonit[28]).** Seda võib seletada asjaoluga, et kontrolliti vähem tööpäevi. Teedel avastatud rikkumiste osakaal kõigist avastatud rikkumistest püsis stabiilselt 60 % juures (eelmises aruandes 58 %).

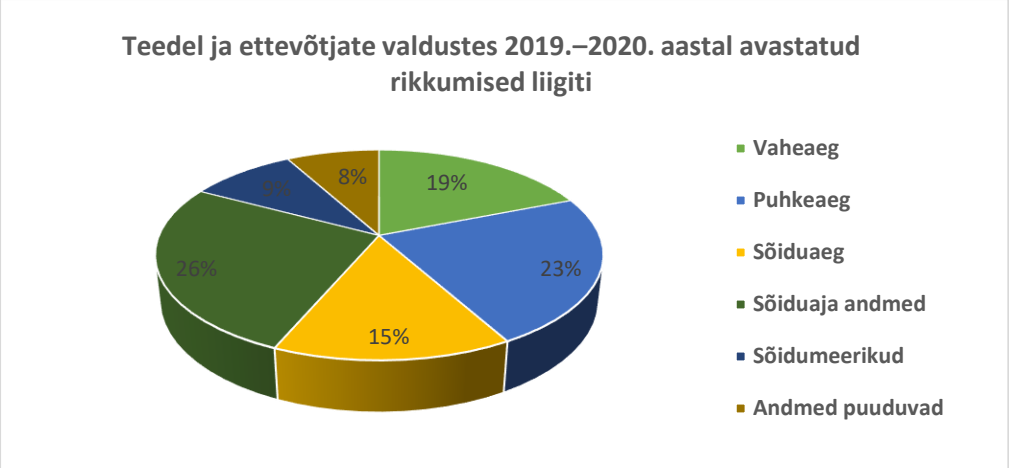
Eri liiki rikkumiste osakaal avastatud rikkumiste koguarvus jäi enam-vähem samaks kui eelmisel aruandeperioodil. Allpool joonisel 3 on esitatud 2019.–2020. aastal nii teedel kui ka ettevõtjate valdustes avastatud rikkumiste keskmine osakaal ELis rikutud sätte alusel. Vaheaegadega seotud rikkumiste osakaal suurenes 17 %-lt 19 %-le, kuid sõiduaja andmetega

[23] Näiteks +81 % Taanis ja +64 % Luksemburgis.
[24] Leedu asjakohaseid andmeid ei esitanud. Küpros teatas, et kontrolliti ainult Küprosel registreeritud sõidukeid.
[25] Malta asjakohaseid andmeid ei esitanud.
[26] 2017.–2018. aastal kontrolliti 86 643 ettevõtjat ilma Ühendkuningriigita.
[27] Läti ei esitanud teavet ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide käigus avastatud rikkumiste liikide kohta.
[28] 3,29 miljonit ilma Ühendkuningriigita.

seotud rikkumiste osakaal vähenes 27 %-lt 26 %-le. Kõigist avastatud rikkumistest moodustasid 23 % puhkeajaga seotud rikkumised (nagu eelmises aruandes), 9 % sõidumeerikutega[29] seotud rikkumised (eelmises aruandes 12 %) ja 8 % muu töö kohta andmete puudumine/kättesaadavus (eelmises aruandes 6 %). Muudatused neis osakaaludes on esitatud allpool joonisel 4.

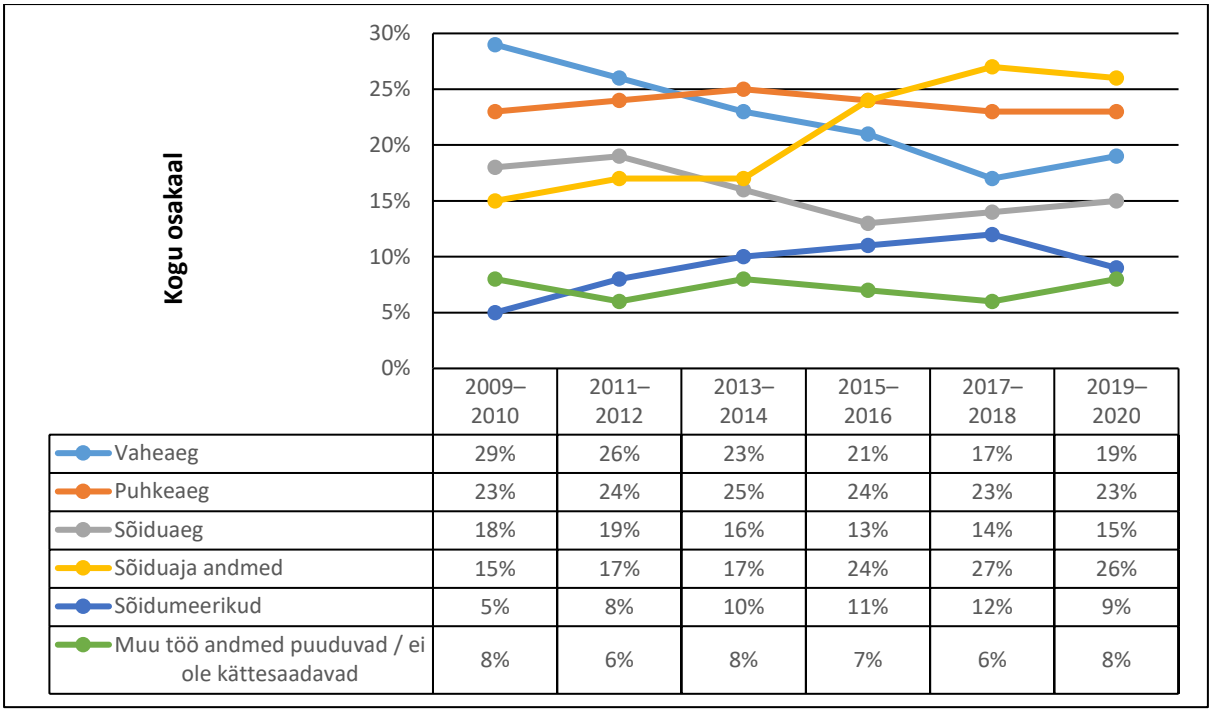
Keskmine rikkumiste määr, mida arvutatakse teedel ja ettevõtjate valdustes 100 kontrollitud tööpäeva alusel, vähenes, langedes 2017.–2018. aasta 2,7-lt vaatlusalusel aruandeperioodil 2,1-le. **Ettevõtjate valdustes avastatakse rikkumisi rohkem kui teedel, mis näitab, et ettevõtjate valdustes kontrollimine on tõhusam kui juhukontrollid teedel.** Samas on rikkumiste avastamise määr ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide puhul eelmise aruandeperioodiga võrreldes vähenenud.

Joonis 3. Teedel ja ettevõtjate valdustes 2019.–2020. aastal avastatud rikkumised liigiti



Joonis 4. Teedel ja ettevõtjate valdustes viimase kümne aasta jooksul avastatud rikkumised liigiti

[29] Sõidumeerikutega seotud rikkumised hõlmavad valesti toimivaid seadmeid ning seadmete väärkasutamist või manipuleerimist.



	2009–2010	2011–2012	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
Vaheaeg	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Puhkeaeg	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Sõiduaeg	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Sõiduaja andmed	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Sõidumeerikud	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Muu töö andmed puuduvad / ei ole kättesaadavad	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1. Teedel avastatud rikkumised

Aastatel 2019–2020 avastati teedel **ligikaudu 1,36 miljonit rikkumist, mida on ligikaudu 30 % vähem võrreldes umbes 1,94 miljoni rikkumisega aastatel 2017–2018**[30]. ELi keskmine teedel avastatud rikkumiste arv 100 kontrollitud tööpäeva kohta kahanes 2,11-lt 1,82-le. Keskmiselt 53 % rikkumistest olid toime pannud oma liikmesriigi sõidukijuhid ning kõigist kontrollimiseks peatatud sõidukitest 63 % olid oma liikmesriigi sõidukid.

2.2. Ettevõtjate valdustes avastatud rikkumised

Ettevõtjate valdustes avastatud rikkumiste arv oli umbes 890 000, mis on märkimisväärne vähenemine võrreldes eelmise aruandega (1,46 miljonit). Keskmine rikkumiste avastamise määr 100 kontrollitud tööpäeva kohta vähenes 4,35-lt 2,59-le ehk võrreldes 2017.–2018. aastaga 40 %. Keskmine ettevõtjate valdustes avastatud rikkumiste arv suurenes veidi, 14 rikkumiselt ettevõtja kohta 2017.–2018. aastal enam kui 15 rikkumiseni ettevõtja kohta.

2.3. Kontrolliametnikud ja seadmed sõidumeerikute analüüsimiseks

Vaatlusalusel aruandeperioodil osales üle kogu ELi kontrollides 54 679 kontrolliametnikku (2017.–2018. aastal 61 558 kontrolliametnikku). See näitab pidevat langustrendi, isegi kui arvestada, et Ühendkuningriigi eelmise aruandeperioodi arvnäitajaid (st 588 kontrolliametnikku) ei ole arvesse võetud.

Digitaalse sõidumeeriku andmeid koolitati analüüsima 20 058 kontrolliametnikku (2017.–2018. aastal 21 786). Kontrolliametnikele sõidumeeriku andmete analüüsimiseks antud seadmete arv suurenes 9 677-lt (2017.–2018. aastal) 13 067-le (2019.–2020. aastal).

[30] Ligikaudu 1,84 miljonit rikkumist ilma Ühendkuningriigita.

3. Euroopa Liidu Kohtu poolne määruse (EÜ) nr 561/2006 tõlgendamine

Euroopa Liidu Kohus tõlgendas määrust (EÜ) nr 561/2006 oma 10. aprilli 2019. aasta otsuses kohtuasjas C-834/18[31]. Kohus otsustas, et mõiste „iganädalane puhkeperiood“ määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 tähenduses ei pea tingimata lõppema selle määruse artikli 4 punktis i määratletud nädala jooksul.

4. Liikmesriikide koostöö

Direktiivi 2006/22/EÜ artikli 5 kohaselt peavad liikmesriigid korraldama koostöös vähemalt ühe teise liikmesriigiga aastas teedel vähemalt kuus kooskõlastatud kontrolli. Liikmesriikide koostööl – kooskõlastatud kontrollid, ühised koolitused ning kogemuste ja teabe vahetamine – on otsustav osa täitmise kiirendamisel, et saavutada autoveosektori sotsiaalõigusnormide eesmärgid, st paremad töötingimused, aus konkurents ja suurem liiklusohutus. 2020. aasta juulis vastu võetud esimese liikuvuspaketi[32] (mida hakati (osaliselt) kohaldama 20. augustil 2020) eesmärk on edendada ja tugevdada liikmesriikide koostööd ja vastastikust abistamist ning tagada kehtivate eeskirjade tõhusam ja järjepidevam täitmine. Peale selle alustas 2019. aastal asutatud Euroopa Tööjõuamet (ELA),[33] mille üldeesmärk on tagada tööjõu õiglane liikuvus siseturul, oma teavitus-, koolitus- ja täitmise tagamise meetmetega autoveo valdkonnas. Üks ELA põhiülesandeid on toetada liikmesriikide koostööd piiriülesel eeskirjade täitmise tagamisel ning lihtsustada ühiskontrolle, sh ELi autoveosektori sotsiaalõigusnormide valdkonnas.

COVID-19 kriisi tõttu ei olnud 2020. aastal paljusid kavandatud ühiseid täitmise tagamise meetmeid võimalik ellu viia. Kuid isegi 2019. aasta puhul ei esitanud kõik liikmesriigid teavet kooskõlastatud kontrollide täpse arvu kohta või ei teatanud üldse, kas nad on neid kontrolle teinud. Kontrollide kohta asjakohase teabe esitanud 14 liikmesriigist[34] 12 liikmesriiki[35] tegid aruandeperioodil nõutud arvu kooskõlastatud kontrolle.

Koostööd teevad peamiselt naaberriigid. Nagu eelmiselgi aruandeperioodil, teatas enamik liikmesriike, et koostööd tehti Euro Contrôle Route’i (ECR) raames.

II. Direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise ülevaade

Direktiivi 2002/15/EÜ artikli 13 kohaselt peavad liikmesriigid esitama komisjonile iga kahe aasta järel direktiivi rakendamise kohta aruande, milles tuuakse välja tööturu mõlema osapoole seisukohad.

1. Direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisala

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/et/.

[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.

[33] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega asutatakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

[34] Belgia, Horvaatia, Kreeka, Küpros, Madalmaad, Malta, Portugal, Sloveenia, Soome, Taani ja Tšehhi Vabariik. Ungari ja Malta teatasid, et kooskõlastatud kontrolle ei tehtud.

[35] Austria, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Leedu, Luksemburg, Läti, Poola, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia.

Direktiiviga on kehtestatud eeskirjad, millega reguleeritakse muu hulgas piisavaid vaheaegu tööajal, maksimaalset iganädalast tööaega ja öötööd. Direktiiv täiendab määrusega (EÜ) nr 561/2006 sõiduaja, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta kehtestatud eeskirju. Kuna direktiivis on kehtestatud teatavad töötunde käsitlevad sätted spetsiaalselt autoveosektori jaoks, peetakse seda erinormiks (*lex specialis*) üldise tööajadirektiivi (2003/88/EÜ[36]) suhtes, milles on kehtestatud kõigi sektorite töötajate tööaja korraldamise põhinõuded.

2. Rakendamine liikmesriikides

Mitu liikmesriiki ja tööturu osapoolt teatasid mõnest direktiivi rakendamisega seotud probleemist. Saksamaa ametiasutused teatasid, et üldiselt puuduvad tööandjatel teadmised sõidu- ja tööaega käsitlevatest õigusaktidest. Selle teate kohaselt kontrollitakse liikuvate töötajate tööaja vastavust tavaliselt üksnes sõiduaega käsitlevate õigusaktide kontrollide raames ja üldiselt ei järgita seda piisaval määral.

Malta teatas, et sõidukite puhul, millel puudub kohustus kasutada sõidumeerikut kooskõlas sõiduaja määruse artikli 13 lõike 1 punktis e sätestatud erandiga, mõõdetakse sõidukijuhi tööaega olemasolevate vahendite abil, nt tööajaarvestid.

Mõned liikmesriigid teatasid, et neil ei ole piisavalt inspektoreid tööaja kontrollimiseks. Itaalia ametiasutused juhtisid tähelepanu probleemile, mis tekkis ettevõtjate valdustes tehtavate kontrollide minimaalse nõutava 50 %-lise osakaalu saavutamisel. Peamised probleemid on tingitud sellest, et sektoris tehtavad kontrollid on äärmiselt keerukad ja nende tegemiseks on vaja töötajatel teha märkimisväärseid jõupingutusi. Ettevõtjate valdustes tehtavate kontrollide käigus kontrollitakse lisaks ELi sotsiaalõigusnormidele vastavusele ka töötajate sotsiaalkindlustuse ja palga staatust.

Rootsi esitas aruande meetodi kohta, mida kontrolliasutused kasutasid selleks, et jälgida vastavust sotsiaalõigusnormide sellele osale, mille kohta tööturu osapooled on sõlminud kokkulepped, näiteks öötöö. Sellisel juhul ei saada Rootsi ametiasutused mitte üksnes kirjalikke taotlusi tööandjatele ja füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevatele sõidukijuhtidele, vaid võtavad ka isiklikult ühendust kontrollitavate sõidukijuhtidega. Eesmärk on suurendada teadlikkust eeskirjadest ja käivitada muutusi käitumises.

Mõned ametiasutused teatasid ka vajadusest selgitada täiendavalt mõnda direktiivis 2002/15/EÜ kasutatud mõistet. Saksamaal nõudis üks liidumaa täiendavat selgitust selle kohta, kuidas toimida laadimise ooteaja puhul. Samuti anti teada, et mahalaadimistöid ei arvestata sageli muu töö, vaid puhkeajana. Mõnel juhul tegid ettevõtjad vahet ka tegelikul tööajal ja tasustataval tööajal, kuna tööaega arvestati ja tasustati kindla palgamäära alusel, kuid mitte muu tööna.

Lisaks teatasid mõned liikmesriikide ametiasutused raskustest tööaja kontrollimisel, kui sõidukijuht teeb eri liiki vedusid või teeb vedusid mitme tööandja jaoks.

[36] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta (ELT L 299, 18.11.2003, lk 9).

Seevastu Bulgaaria teatas, et direktiivi 2002/15/EÜ kohaste kontrollide tegemisel ei esinenud märkimisväärseid probleeme.

Sellistele esitatud tähelepanekutele vaatamata on endiselt keeruline kindlaks teha suundumusi ja lahendamata probleeme ELi tasandil, kuna liikmesriikide esitatud teave on väga paljuski puudulik ja riiklikud tavad on erinevad.

3. Direktiivi 2002/15/EÜ tõlgendamine

Mõned liikmesriigid teatasid direktiivi 2002/15/EÜ teatavate sätete tõlgendamisest oma kohtutes aastatel 2019–2020. Rootsi kordas, et nad ootavad ühes kohtuasjas otsust, mis on seotud Rootsi transpordiameti ja tööturu osapoolte kohustuste piiritlemisega kollektiivlepingute sõlmimisel, tehes erandi siseriiklikust õigusaktist, millega direktiiv 2002/15/EÜ on üle võetud. Rootsi teatas samuti, et esimese astme kohtud on lahendanud mõned muud direktiivi 2002/15/EÜ rakendamisega seotud õigusvaidlused ning et ülemkohus ei ole teinud õiguslikke otsuseid. Samast olukorrast teatas Eesti, kes kinnitas, et üldiselt ei ole direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmine põhjustanud Eestis 2019.–2020. aastal sotsiaalseid probleeme.

Hispaanias on olnud mitu kohtuasja, mis olid seotud tööaja, vaheaegade, valmisoleku aja ja kollektiivlepingutega, mis käsitlesid näiteks tööandja käsutuses oldud tundide arvestamist, enam kui 20-tunnise valmisolekuaja tasustamist ja päevaraha maksmist.

4. Tööaja eeskirjade rikkumised

Ainult üksteist liikmesriiki[37] esitasid kvantitatiivsed andmed avastatud rikkumiste kohta, kuigi mõned andmed ei olnud täielikud. See arv on veidi suurem võrreldes eelmise aruandeperioodiga, mil esitasid sellise teabe üheksa liikmesriiki[38]. Kuna teabe esitajaid ei olnud piisavalt, ei saa ELi-üleseid järeldusi teha.

Mõned liikmesriigid märkisid, et vältimaks karistuse määramist, antakse võimalus teatava ajavahemiku jooksul oma käitumise korrigeerimiseks. Kontrolliasutused võtavad sanktsioone vaid juhul, kui puudust ei kõrvaldata. Sellega seoses teatas Rootsi asjaomane sektor, et otsese sanktsiooni puudumist hinnatakse, kuna see annab tööandjatele ja füüsilisest isikust ettevõtjatele võimaluse rakendada uusi töömeetodeid, kasutades uut tehnoloogiat või muutes menetlusi, et parandada õigusnormide järgimist.

5. Sidusrühmade seisukohad direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise kohta

Kümme liikmesriiki[39] märkisid selgelt, et nad konsulteerisid seoses käesoleva aruande koostamisega tööturu mõlema osapoolega, nagu on ette nähtud direktiivi 2002/15/EÜ artikliga 13. See arv on eelmise aruandega[40] võrreldes veidi väiksem, kuid näitab siiski, et üle

[37] Austria, Hispaania, Itaalia, Küpros, Luksemburg, Poola, Saksamaa, Slovakkia, Soome, Tšehhi Vabariik ja Ungari.
[38] Austria, Iirimaa, Küpros, Luksemburg, Poola, Prantsusmaa, Soome ja Tšehhi Vabariik.
[39] Eesti, Itaalia, Küpros, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Saksamaa, Slovakkia ja Soome.
[40] Viimases aruandes märgiti ära 12 liikmesriiki, sealhulgas Ühendkuningriik.

poole liikmesriikidest ei kaasa tööturu osapooli tööaja eeskirjade rakendamise kohta aruandmisse. Austria selgitas, et tööturu osapooltega ei konsulteeritud, kuid aastaaruande projekti ei arutata mitte üksnes parlamendis (sotsiaalkomisjon), vaid see on ka avalikult kättesaadav tööinspektsiooni veebisaidil.

Kümnest liikmesriigist kuue puhul[41] kajastusid tööturu osapoolte seisukohad eraldi jaos või lõigus.

Tööturu osapoolte arvamusi ei saa põhjalikumalt analüüsida, kuna nad ei moodusta esinduslikku valimit.

III. Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ täitmise tagamise ülevaade

1. Kontrollid

Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (muudetud direktiiviga EL 2015/719) artikli 10d lõikes 1 nõutakse, et liikmesriigid võtaksid 27. maiks 2021 konkreetseid meetmeid selliste kasutuses olevate sõidukite või liidendsõidukite automaatseks tuvastamiseks, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi ja mida nende pädevad ametiasutused peaks seetõttu kontrollima, et tagada vastavus massi ja mõõtmete direktiivi nõuetele. Liikmesriikide esitatud teabe kohaselt kasutavad Iirimaa ja Saksamaa automaatset kaalumissüsteemi vähemalt alates 2019. aastast. Artikli 10d lõikes 1 on samuti sätestatud võimalus kasutada rikkumiste otseseks kindlakstegemiseks ja karistuste määramiseks automaatsüsteeme, mistõttu peavad need süsteemid olema sertifitseeritud. Liikmesriikide esitatud teabe kohaselt ei ole ükski liikmesriik otsustanud sertifitseeritud süsteeme paigaldada. Seetõttu tuleb pärast seda, kui kasutuses olevad raskeveokid, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi, on automaatsüsteemi abil kindlaks tehtud, teha selliste sõidukite teel täiendav massi kontroll sertifitseeritud mõõteskaala abil, et tuvastada võimalikud rikkumised.

Lisaks nõutakse artikli 10d lõikes 2, et liikmesriigid viiksid iga kalendriaasta jooksul läbi **sobiva arvu** kasutuses olevate sõidukite ja liidendsõidukite **massi kontrolle**, kusjuures kontrollide arv peab olema **proportsionaalne igal aastal** liikmesriigi territooriumil **kontrollitavate sõidukite koguarvuga**. Nõukogu direktiivis 96/53/EÜ ei nähta siiski ette tõlgendust selle kohta, mida võib pidada proportsionaalseks, mis jätab liikmesriikidele selle eeskirja rakendamisel teatava tõlgendamisruumi. Teiselt poolt ei kohusta nõukogu direktiiv 96/53/EÜ liikmesriike teatama igal aastal nende territooriumil kontrollitud sõidukite koguarvu, mis oleks vajalik selleks, et saada ja võrrelda teavet tehtud täismassi kontrollide tegeliku osakaalu kohta.

1.1 Kontrollid teel

Kokku **kontrolliti teedel 2019. ja 2020. aastal ligikaudu 17 miljonit sõidukit ja liidendsõidukit** (2019. aastal 11 350 448 sõidukit ja 2020. aastal 5 810 609 sõidukit) 19 liikmesriigi territooriumil, kes on esitanud täielikud või osalised andmed. Tehtud kontrollide arv on väga ebaühtlane: kõige rohkem kontrolle tegi Iirimaa (ligikaudu

[41] Itaalia, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi ja Saksamaa.

12,6 miljonit kontrolli), millele järgnesid suure vahega Poola (ligikaudu 3 miljonit kontrolli) ja Itaalia (ligikaudu 600 000 kontrolli). Seda saab seostada sellega, et Iirimaal kasutatakse ainuüksi automaatseid kaalumissüsteeme[42].

Võrreldavate andmekogumite kohaselt on 16 liikmesriigis[43] nende territooriumil tehtavate kontrollide arv suurenenud 2 %.

1.2 Rikkumised

19 liikmesriigis **avastati üle poole miljoni rikkumise seoses täismassi või telgedele langeva täismassi ületamisega** (2019. aastal 285 065 rikkumist ja 2020. aastal 287 547 rikkumist).

16 liikmesriigi[44] 2017.–2018. aasta võrreldavate andmekogumite kohaselt on nende territooriumil avastatud rikkumiste arv suurenenud 4 % aastatel 2019–2020.

Kokkuvõttes olid kättesaadavate andmete kohaselt **3,3 % kontrollitud sõidukitest või liidendsõidukitest ülekoormatud**. See näitaja varieerub 4,9 %-st 2019. aastal 2,5 %-ni 2020. aastal, mis võib viidata sellele, et massi käsitlevate eeskirjade järgimine on suurenenud, sest nende kahe aasta jooksul tehtud kontrollide arv on jäänud ligikaudu samaks. Liikmesriikide esitatud teabe kohaselt on arvud liikmesriikide lõikes siiski väga erinevad ning esineb ka muid asjaolusid, nagu näiteks teedel tehtavate kontrollide jaoks valitud asukohad, päevad ja kellaajad ning kontrolle tegevate kontrolliametnike kogemused ja väljaõpe, mis võivad märkimisväärselt mõjutada selliste kontrollide tõhusust. Liikmesriikide erinevust kajastab järgmine näide – Eesti on teatanud 2 929 tehtud kontrolli käigus avastatud 2 166 rikkumisest (tõhusus 72,2 %), samas kui Poola teatas 7 217 rikkumisest, mis avastati 3 050 851 tehtud kontrolli käigus (tõhusus 0,2 %).

IV. Järeldused

Autovedudega seotud ELi sotsiaalõigusnormide rakendamise ja täitmise tagamise analüüsi üldisest tulemusest on näha, et õigusnormide täitmise tagamise ja õigusnormide täitmise üldine tase püsis 2019.–2020. aastal 2017.–2018. aastaga võrreldes stabiilne.

Autovedudega seotud ELi sotsiaalõigusnormide rakendamise ja täitmise tagamise otsene võrdlus kahel aruandeperioodil (2017–2018 ja 2019–2020) ei ole siiski võimalik COVID-19 kriisiga seotud eriolukorra ja selle tõttu, et Ühendkuningriik ei pea enam oma täitmise tagamise meetmetest aru andma.

COVID-19 kriisil oli negatiivne mõju liikmesriikide tehtavate kontrollide ja kooskõlastatud meetmete arvule. Siiski võib välja tuua mõned suundumused.

[42] Kõik Iirimaa teatatud kontrollid on tehtud liikuva sõiduki kaalumissüsteemi (WIM) abil.
[43] Liikmesriigid, kes esitasid oma andmed kogu ajavahemiku 2017–2018 kohta, olid Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Poola, Saksamaa, Slovaki Vabariik, Sloveenia, Soome ja Taani.
[44] Liikmesriigid, kes esitasid oma andmed kogu ajavahemiku 2017–2018 kohta, olid Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Poola, Saksamaa, Slovaki Vabariik, Sloveenia, Soome ja Taani.

Kontrollitud tööpäevade arv on jätkuvalt vähenenud. Võrreldes eelmiste aruandeperioodidega vähenes kogu ELis nii teatatud sõidukite arv kui ka teatatud sõidukijuhtide arv, keda teedel kontrolliti. Langust täheldati ka veoettevõtjate valdustes tehtud kontrollide arvu osas. Samal ajal kasvas teedel ja ettevõtjate valdustes kontrollitud tööpäevade hulgas ettevõtjate valdustes kontrollitud tööpäevade osakaal (60 % teedel ja 40 % ettevõtjate valdustes, samas kui viimases aruandes oli see näitaja vastavalt 73 % ja 27 %). See on positiivne edasiminek, mis toob asjaomaste kontrollide suhtarvu lähemale õiguslikele nõuetele.

Nii ettevõtjate valdustes kui ka teedel avastatud rikkumiste arv vähenes võrreldes eelmise aruandega, mis on seletatav tehtud kontrollide väiksema arvuga. Ettevõtjate valdustes avastatakse rikkumisi rohkem kui teedel, mis näitab, et ettevõtjate valdustes kontrollimine on tõhusam kui juhukontrollid teedel. Samas on rikkumiste avastamise määr ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide puhul eelmise aruandeperioodiga võrreldes vähenenud.

Rikkumiste avastamise määr varieerub kogu ELis märkimisväärselt (0,12–8,39 %). See asjaolu koos kontrollitud tööpäevade arvu vähenemise ja piiratud kontrollisuutlikkusega (inimressursid ja rahalised vahendid, oskused ja kontrolliseadmed) kõikides liikmesriikides osutab sellele, et on hädavajalik suunata kontrolle paremini. Kontrollide tegemisel teedel on väga tähtis juurdepääs andmetele, näiteks riskiastet käsitlevale teabele, eelkõige selleks, et kontrolle paremini suunata ja vähendada selliste tarbetute kontrollide arvu, mille käigus rikkumist ei avastata. Teedel kontrolle tegevatele inspektoritele riskihindamisteabele juurdepääsu võimaldamine tehakse kohustuslikuks kooskõlas esimeses liikumispaketis kehtestatud uute nõuetega[45]. Komisjon võtab vastu rakendusakti asjakohase juurdepääsu üksikasjade kohta[46]. Peale selle uurib komisjon, kuidas võiks digitaliseerimis- ja automatiseerimistehnoloogia aidata muuta vastavuskontrolle nutikamaks (tulemuslikumaks, tõhusamaks, paberivabaks, tuginedes digiandmete kättesaadavusele ja nende vahetamisele).

On selgelt näha, et liikmesriikide kooskõlastatud ja ühiskontrollid aitavad jagada teadmisi ning ühtlustada kehtivatest ELi eeskirjadest arusaamist ja nende eeskirjade täitmise tagamist. Seepärast julgustab komisjon liikmesriike suurendama veelgi oma püüdlusi tõhustada koostööd, tehes kooskõlastatud ja ühiskontrolle, ning kasutama Euroopa Tööjõuameti pakutavat abi.

Eri liiki rikkumiste osakaal sarnaneb eelmise aruandeperioodi omaga. Peaaegu poole ettevõtjate valdustes avastatud rikkumistest moodustavad sõiduaja andmetega seotud rikkumised, mis osutab ettevõtjate raskustele asjaomaste andmete nõuetekohasel säilitamisel. Seevastu kõigist teedel avastatud rikkumistest moodustavad peaaegu poole puhke- ja sõiduajaga seotud rikkumised.

Direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise põhjaliku hindamise muudab keeruliseks asjaolu, et paljudes liikmesriikide aruannetes puuduvad üksikasjalikud kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed andmed. Komisjon soovib rõhutada sellise aruandluse tähtsust ja tuletab meelde, et

[46] Kooskõlas määrusega (EL) 2020/1055 muudetud määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 16 lõikega 6.

liikmesriikide suhtes, kes ei täida direktiivi 2002/15/EÜ artiklis 13 sätestatud teabe esitamise nõuet, võib võtta õiguslikke meetmeid.

Seoses **nõukogu direktiivi 96/53/EÜ rakendamisega** teeb **järelduste koostamise keeruliseks** see, et paljud liikmesriigid ei ole teavet esitanud. Seda silmas pidades on üldine tulemus see, et kuigi õigusnormide täitmise tagamise ja õigusnormide täitmise üldine tase on 2019.–2020. aastal veidi suurenenud (2 % rohkem kontrolle ja 4 % rohkem avastatud rikkumisi võrreldes 2017.–2018. aastaga), esinevad vaadeldaval aruandeperioodil **liikmesriikide lõikes märkimisväärsed erinevused** seoses tehtud kontrollide ja avastatud rikkumiste arvuga.

Neid erinevusi võib täheldada ka kontrollide tõhususes, mida mõõdetakse avastatud rikkumiste protsentuaalse osakaaluna tehtud kontrollidest.

Arvestades, et alates 27. maist 2021 tuleb kõikides liikmesriikides rakendada liikuva sõiduki kaalumissüsteeme, on tulevased andmeanalüüsid ja võrdlus praeguste andmekogumitega otsustava tähtsusega, et saaks teha järeldusi nende automaatsüsteemide toimimise ja tõhususe kohta.

Ei ole võimalik teha üldisi järeldusi **täismassi kontrollide asjakohasuse ja proportsionaalsuse kohta**. See tuleneb ühelt poolt sellest, et õigusaktis puuduvad objektiivsed ühtsed kriteeriumid proportsionaalsuse määratlemiseks. Erinevalt direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 2 sätestatud 3 % kriteeriumist jäetakse nõukogu direktiivis 96/53/EÜ liikmesriikidele selle eeskirja rakendamisel teatav kaalutlusruum. Teiselt poolt ei nõuta massi ja mõõtmete direktiivis, et liikmesriigid teataksid nende territooriumil igal aastal kontrollitud sõidukite koguarvust, mis takistab massi kontrollide proportsionaalsuse hindamist ka püsiva suhtarvu seisukohast, st mida rohkem sõidukeid kontrollitakse liikmesriigi territooriumil, seda rohkem tuleb sõidukite massi kontrollida.

Komisjon leiab, et pärast esimese liikuvuspaketi kohaldamist paraneb tulevastel aruandeperioodidel õigusnormide täitmise tagamise ja õigusnormide täitmise üldine tase. Komisjoni vastu võetud riskiastme arvutamise ühtset valemit käsitlev rakendusakt[47] võimaldab kontrollijatel kiiresti kindlaks teha äriühingu profiili, mida nad kavatsevad kontrollida, ja teada saada, kas äriühingul on madal riskitase (kuna õigusrikkumiste tase on madal) või kõrge riskitase (õigusrikkumiste tase on kõrge). Peale selle võimaldab võimaliku manipuleerimise ja väärkasutuse varajane kaugtuvastus kontrollijatel valida, milliseid sõidukeid kontrollida. See kõik peaks vähendama tarbetute kontrollide arvu ning aitama säästa nii kontrollijate kui ka sõidukijuhtide ressursse.

Komisjon jätkab liikmesriikide kaasabil autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide rakendamise üle järelevalve tegemist. Komisjon palub liikmesriikidel lisada tööturu mõlema osapoole seisukohad tööaja eeskirjade rakendamise kohta, nagu on nõutud direktiivis 2002/15/EÜ.

[47] Komisjoni 2. mai 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/695, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ rakenduseeskirjad seoses veoettevõtjate riskiastme arvutamise ühtse valemiga (ELT L 129, 3.5.2022, lk 33).

Komisjon rõhutab selle olulisust, et liikmesriigid esitaksid järgmiseks aruandeperioodiks täielikud andmed direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise ja täitmise tagamise ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ täitmise tagamise kohta, et täita direktiivi 2002/15/EÜ artiklis 13, nõukogu direktiivi 96/53/EÜ artiklis 10g ja määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 17 sätestatud nõudeid.