EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 4.4.2023
COM(2023) 183 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 2019–2020 (komission 31. kertomus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta) ja raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja suurimmista sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY mukaisesti suoritetuista tarkastuksista

{SWD(2023) 74 final}

Johdanto

Tässä kertomuksessa luodaan katsaus siihen, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön EU:n tieliikenteen alan sosiaalilainsäädäntöä 1. tammikuuta 2019 ja 31. joulukuuta 2020 välisenä aikana. Siinä tuodaan esiin 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.

Tähän kertomukseen sisältyy myös raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY[5], josta käytetään myös nimitystä '**painoja ja mittoja koskeva direktiivi**', täytäntöönpanoa koskeva analyysi direktiivin 10 g artiklan mukaisesti.

---

[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, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 164/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

[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] Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

Tässä kertomuksessa, joka perustuu ajoaika-asetuksen 17 artiklaan ja maantieliikenteen työaikadirektiivin[6] 13 artiklaan ja painoja ja mittoja koskevan direktiivin[7] 10 g artiklaan, on määrällisiä ja laadullisia tietoja jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten tekemistä tienvarsitarkastuksista ja yritysten tiloissa tehdyistä tarkastuksista sekä havaituista rikkomuksista.

Kertomuksessa on kolme osaa. Osassa I analysoidaan kansallisia tietoja, jotka liittyvät tarkastuksiin ja rikkomuksiin direktiivin 2006/22/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanossa, ja osassa II kuvaillaan toimia, joilla jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön direktiivin 2002/15/EY säännökset. Osassa III analysoidaan kansallisia tietoja, jotka liittyvät tarkastuksiin ja rikkomuksiin neuvoston direktiivin 96/53/EY täytäntöönpanossa. Osassa IV esitetään keskeiset päätelmät. Komission kertomusta täydentää komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa kerrotaan tarkemmin seuraamuksista ja jäsenvaltioiden välisestä yhteistyöstä sekä esitetään valvontaviranomaisten kommentteja ja yksityiskohtaisempia tilastotietoja asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta. Siinä ei täydennetä neuvoston direktiiviä 96/53/EY koskevia tietoja.

Tietojen toimittaminen

Direktiivin 2002/15/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten täytäntöönpanoa koskevat kansalliset kertomukset on toimitettava kyseisen kaksivuotiskauden loppumista seuraavan vuoden 30. syyskuuta mennessä käyttäen vakiolomaketta, joka on vahvistettu raportointia varten 30. maaliskuuta 2017 annetussa komission täytäntöönpanopäätöksessä[8]. Vuosia 2019–2020 koskevien kertomusten toimittamisen määräaika päättyi 30. syyskuuta 2021.

Kaikki jäsenvaltiot toimittivat asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanoa koskevat kansalliset tietonsa, vaikkakin monet niistä vasta määräajan jälkeen. Jäsenvaltiot toimittivat pyydetyt tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten perusteella eritellyt tilastotiedot. Osa ei kuitenkaan toimittanut pyydettyjen luokkien, esimerkiksi

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

[7] Neuvoston direktiivin 96/53/EY 10 g artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot toimittavat joka toinen vuosi tarvittavat tiedot raskaille hyötyajoneuvoille tehtyjen tarkastusten lukumäärästä sekä niiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien lukumäärästä, joissa on havaittu ylikuormaa. Neuvoston direktiivin 96/53/EY 10 g artiklan mukaan nämä tiedot voivat olla osa tietoja, jotka toimitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan nojalla.

[8] C(2017) 1927 final.

ajopiirturityypin[9] ja rikkomusten tyypin[10], mukaan lajiteltuja tietoja. Osa jäsenvaltioista esitti perustelut sille, miksi ne eivät toimittaneet kaikkia vaadittuja tietoja.[11]

Vain 22 jäsenvaltiota on toimittanut tiedot direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta, vaikkakin osa niistä toimitti hyvin vähän tietoja, ja vain 18 jäsenvaltiota toimitti tilastotietoja tarkastuksista ja niiden tuloksista. Jäsenvaltioiden määrällisten tietojen puuttuminen vaikeuttaa arviointia.

Koska sosiaalilainsäädännön ja painoja ja mittoja koskevan direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät raportointivelvoitteet koskevat samaa ajanjaksoa, komissio katsoi, että on tarkoituksenmukaista yhdistää tarkastusten tulokset yhteen yhteiseen kertomukseen. Painoja ja mittoja koskevaa direktiiviä muutettiin direktiivillä (EU) 2015/719[12] niin, että sen 10 g artiklassa otettiin käyttöön jäsenvaltioiden raportointivelvoite, jota alettiin soveltaa 7. toukokuuta 2017. Kansalliset tiedot on toimitettava viimeistään kunkin kaksivuotiskauden päättymistä seuraavan vuoden syyskuun 30 päivänä. Vuosia 2019–2020 koskevien kertomusten toimittamisen määräaika päättyi 30. syyskuuta 2021. Jäsenvaltioille toimitettiin Excel-malli raportoinnin helpottamiseksi.

Kansalliset tietonsa on toimittanut 19 jäsenvaltiota[13], joista vain Puola lähetti kertomuksensa määräajassa. Kaikki muut jäsenvaltiot paitsi Puola toimittivat tiedot eriteltynä vuosittain, ja Irlanti toimitti tiedot eriteltynä neljännesvuosittain ja ajoneuvotyypeittäin (tavara- vs. henkilöliikenne). Joissakin tapauksissa tiedot olivat kuitenkin puutteellisia. Malta ilmoitti, että se ei pystynyt toimittamaan vuoden 2019 tietoja punnitusjärjestelmässään olevan merkittävän vian vuoksi. Saksa ilmoitti, että sen toimittamissa tiedoissa viitataan tavaraliikenteestä vastaavan liittovaltion viraston suorittamiin tarkastuksiin ja että sillä ei ole yhdenmukaisia tilastoja liittovaltion vastuulla olevista tarkastuksista. Belgia ilmoitti joistakin havaituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä, joilla oli ylikuormaa, mutta niille tehtyjen tarkastusten lukumäärä vuosina 2019 ja 2020 ei ole tiedossa. Kroatia, Kypros, Tšekki, Ranska, Unkari, Liettua, Portugali ja Romania eivät toimittaneet kansallisia tietojaan tätä vuosia 2019–2020 koskevaa raportointia varten. Koska kaikilta jäsenvaltioilta puuttui määrällisiä tietoja, kattavaa arviointia ei voida tehdä.

[9] Tämä koskee Liettuaa, joka ilmoitti, että tietoja ei ollut saatavilla teknisen virheen vuoksi.
[10] Latvia ei toimittanut tätä luokitusta yrityksen tiloissa havaittujen rikkomusten osalta.
[11] Ranskan viranomaiset ilmoittivat, että työministeriön tietoja, joiden osuus kansallisista yritysten tarkastusvelvoitteista on noin puolet, ei voitu poimia tietojärjestelmästä, toisin kuin aiempina vuosina. Puola ilmoitti, että tienvarsitarkastuksia tekevien poliisien määrästä ei ollut saatavilla tietoja.
[12] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1).
[13] Kansalliset tietonsa toimittaneet jäsenvaltiot olivat Itävalta, Belgia, Bulgaria, Tanska, Viro, Suomi, Saksa, Kreikka, Italia, Irlanti, Latvia, Luxemburg, Malta, Alankomaat, Puola, Slovakia, Slovenia, Espanja ja Ruotsi.

I. Yleiskatsaus direktiivin 2006/22/EY ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 täytäntöönpanon valvontatoimiin

1. Tarkastukset

Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on luotava asianmukaisten ja säännöllisten tarkastusten järjestelmä, jota käytetään sekä teiden varsilla että kaikkia asetuksen (EY) N:o 561/2006 säännösten alaisia liikennetyyppejä edustavien yritysten tiloissa. Artiklan mukaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä on tarkastettava vähintään kolme prosenttia[14].

Kansallisista tiedoista käy ilmi, että EU:ssa tarkastettujen työssäolopäivien kokonaismäärä[15] pieneni 119,0 miljoonasta päivästä[16] (vuosina 2017–2018) 108,9 miljoonaan päivään tällä kaudella. Tämä merkitsee kahdeksan prosentin laskua. Tarkastettujen työssäolopäivien lukumäärä on kansallisten lukujen perusteella pienentynyt eniten Maltassa (-901 %)[17], Irlannissa (-69 %), Bulgariassa (-59 %) ja Portugalissa (-47 %) ja kasvanut eniten Kreikassa (+70 %) ja Romaniassa (+44 %).

Kuten jäljempänä olevasta kaaviosta 1 käy ilmi, **tarkastettujen työssäolopäivien keskiarvo EU:ssa on 4,5 prosenttia**, mikä on enemmän kuin direktiivissä edellytetään[18], mutta suuntaus on laskeva verrattuna aiempiin raportointikausiin (5,4 % vuosina 2017–2018 ja 6,3 % vuosina 2015–2016).

[14] Vähimmäismäärä perustuu työssäolopäivien määrään kaksivuotiskautena ja asetuksen soveltamisalaan kuuluvien rekisteröityjen ajoneuvojen määrään kussakin jäsenvaltiossa tänä aikana.

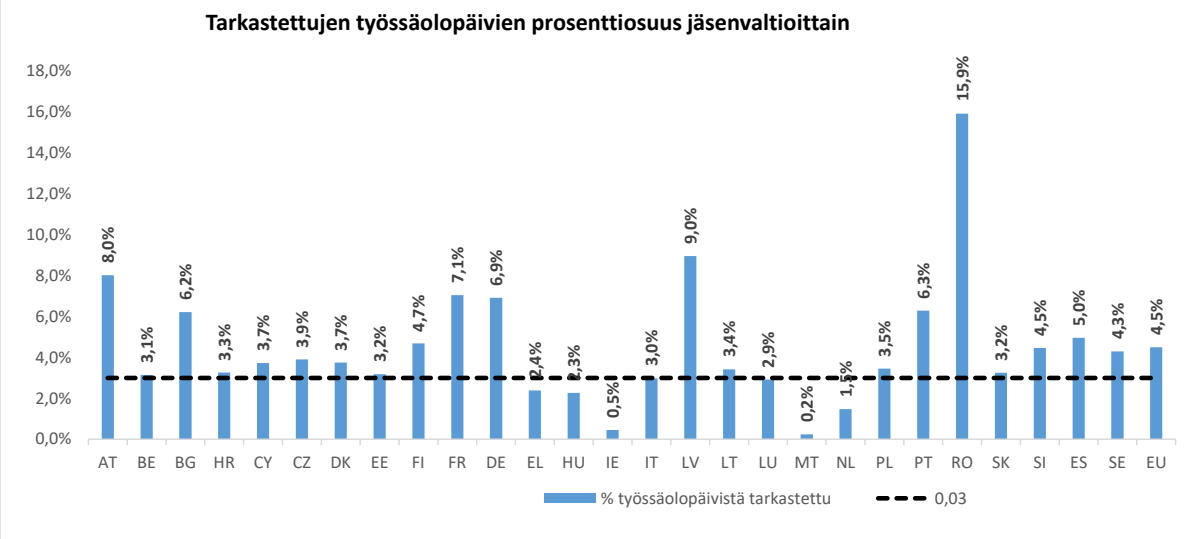
[15] Kuljettajien ”työssäolopäiviä” ja ”työpäiviä” käytetään toistensa synonyymeina asiaa koskevissa säädöksissä eli asetuksessa (EY) N:o 561/2006, direktiivissä 2006/22/EY ja päätöksessä (EU) 2017/1013.

[16] Vuosina 2017–2018 tarkastettuihin 125,7 miljoonaan työpäivään sisältyi Yhdistynyt kuningaskunta.

[17] Malta ilmoitti, että tarkastusten lukumäärän väheneminen johtui covid-19-olosuhteista ja lisäksi myös niiden kahden työntekijän äkillisestä lähdöstä, jotka olivat tuolloin yksin vastuussa ajopiirturitarkastuksista. Maltan viranomaiset myönsivät, että asiaan on puututtava välittömästi ja että kahdeksan työntekijää on koulutettava sen varmistamiseksi, että tällainen tilanne ei toistu tulevaisuudessa.

[18] Erityisesti Itävallassa, Bulgariassa, Ranskassa, Saksassa, Latviassa, Portugalissa ja Romaniassa työssäolopäivistä tarkastettiin kolmasosa.

Kaavio 1: Tarkastettujen työssäolopäivien prosenttiosuus jäsenvaltioittain



Suurin osa jäsenvaltioista tarkasti direktiivissä asetettua vähimmäismäärää enemmän työssäolopäiviä. Kuusi jäsenvaltiota eli Kreikka, Unkari, Irlanti, Luxemburg, Malta ja Alankomaat ei kuitenkaan ole täyttänyt tätä kolmen prosentin kynnysarvoa. Tämä on sama määrä maita kuin edellisellä raportointikaudella, jolloin kuusi jäsenvaltiota ei ole saavuttanut kolmen prosentin kynnysarvoa vuosina 2017–2018 ja kolme jäsenvaltiota vuosina 2015–2016. Niistä kuudesta jäsenvaltiosta[19], jotka eivät olleet saavuttaneet kolmen prosentin kynnysarvoa vuosina 2017–2018, vain Kreikka, Irlanti ja Alankomaat jäivät tähän ”alisuorittajien” ryhmään. Siihen liittyi kolme muuta jäsenvaltiota, joiden tulokset olivat edellisellä raportointikaudella olleet hyviä. Kreikka lisäsi täytäntöönpanon valvontatoimiaan merkittävästi (osuus parani 0,1 prosentista vuosina 2015–2016 ja 0,7 prosentista vuosina 2017–2018 kuluvan kauden 2,4 prosenttiin) mutta alittaa edelleen kynnysarvon.

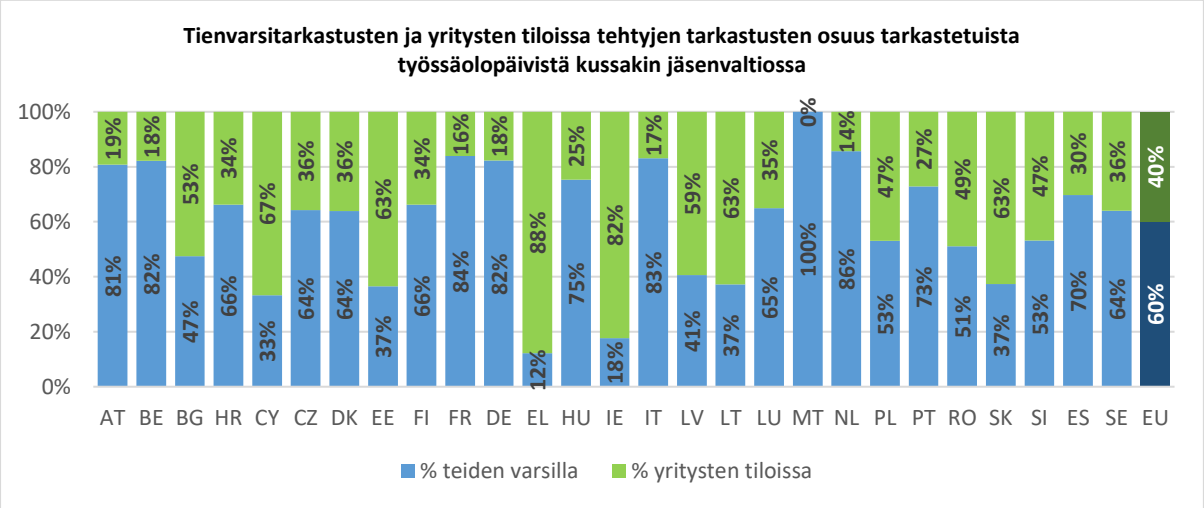
Direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa vahvistetaan myös erityyppisten tarkastusten osuudet: työssäolopäivistä on tarkastettava teiden varsilla vähintään 30 prosenttia ja yritysten tiloissa vähintään 50 prosenttia. Osuuksien laskentaperustana on valvontaviranomaisten tosiasiassa tekemien tarkastusten määrä eikä tarkastettavien työssäolopäivien vähimmäismäärä.

Keskimäärin 60 prosenttia kaikista tarkastettavista työssäolopäivistä tarkastettiin teiden varsilla ja 40 prosenttia yritysten tiloissa. Tienvarsitarkastuksia tehtiin edelliseen kauteen verrattuna vähemmän (73 prosenttia vuosina 2017–2018), ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten määrä kasvoi edelliseen kauteen verrattuna (27 prosenttia vuosina 2017–2018). Muutos voi johtua osittain covid-19-tilanteesta. Useimmissa jäsenvaltioissa suurin osa tarkastuksista tehtiin teiden varsilla. Kreikassa ja Irlannissa tienvarsitarkastuksia tehtiin vähän. Malta ei ilmoittanut yritysten tiloissa tehdyistä tarkastuksista. Yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten ja tienvarsitarkastusten suhde on vaaditun mukainen vain kuudessa jäsenvaltiossa[20], kun vuosina 2017–2018 tällaisia jäsenvaltioita oli kahdeksan.

[19] Tanska, Suomi, Kreikka, Irlanti, Liettua ja Alankomaat.
[20] Bulgaria, Kypros, Viro, Latvia, Liettua ja Slovakia.

Tarkempia tietoja tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtyjen tarkastusten kansallisista osuuksista on kaaviossa 2.

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



1.1 Tienvarsitarkastukset

EU:ssa tarkastettiin teiden varsilla yhteensä 4 112 717 ajoneuvoa[21] ja 4 323 245 kuljettajaa, kun vuosina 2017–2018 tarkastettiin 4 982 439 ajoneuvoa ja 5 395 009 kuljettajaa[22]. Tarkastettujen ajoneuvojen ja kuljettajien määrien välinen ero voidaan selittää monimiehitysajolla, jossa ajoneuvossa on vähintään kaksi kuljettajaa. Kuljettajien ja ajoneuvojen määrien välillä on eroja pääasiassa Belgian, Tanskan, Saksan, Puolan, Romanian ja Slovenian kertomuksissa.

Vuosien 2017–2018 kertomukseen verrattuna tarkastettujen ajoneuvojen määrä väheni 869 722 ajoneuvolla. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että tähän kertomukseen ei sisälly Yhdistyneen kuningaskunnan tarkastamien ajoneuvojen määrä (156 496 ajoneuvoa vuosina 2017–2018) ja Maltan ilmoittamat luvut ovat pienentyneet merkittävästi (-73 %), mitä muiden jäsenvaltioiden ilmoittamat lisäykset eivät kompensoineet[23].

Tarkastettujen kuljettajien määrä pieneni 1 071 764 kuljettajalla kauteen 2017–2018 verrattuna. Tämä johtuu myös siitä, että Yhdistyneen kuningaskunnan tarkastamien kuljettajien määrä (156 496 kuljettajaa vuosina 2017–2018) ei sisälly tähän kertomukseen, ja vähennysten kumulatiivisista vaikutuksista useissa muissa jäsenvaltioissa.

Ajoneuvon rekisteröintimaan perusteella 63 prosenttia tarkastetuista ajoneuvoista oli kotimaisia ajoneuvoja, 31 prosenttia muiden EU:n jäsenvaltioiden ajoneuvoja ja kuusi

[21] Liettua ei toimittanut tietoja.
[22] Vuosien 2017–2018 luku sisältää Yhdistyneestä kuningaskunnan tiedot (17 461 yritystä). Ilman Yhdistyneen kuningaskunnan tietoja vähennys on lähes 33 prosenttia.
[23] Esimerkiksi Tanskassa +81 prosenttia ja Luxemburgissa 64 prosenttia.

prosenttia EU:n ulkopuolisiin maihin rekisteröityjä ajoneuvoja.[24] Suurin osa (noin 91 % kokonaismäärästä) teiden varsilla tarkastetuista ajoneuvoista oli tavaraliikenteen ajoneuvoja ja vain alle kymmenen prosenttia oli henkilöliikenteen ajoneuvoja.

Vuosina 2019–2020 teiden varsilla tarkastetuista ajoneuvoista 74 prosenttia oli varustettu digitaalisella ajopiirturilla, kun vastaava luku oli edellisellä raportointikaudella 75 prosenttia. Näin ollen perustetta korottaa vähimmäismäärää kolmesta neljään prosenttiin ei ole, koska niin olisi tehtävä silloin, jos 90 prosenttia kaikista tarkastetuista ajoneuvoista olisi varustettu digitaalisella ajopiirturilla direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

1.2 Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset

Vuosina 2019–2020 tarkastettiin 58 300 kuljetusyritystä[25], mikä on 44 prosenttia vähemmän kuin vuosina 2017–2018, jolloin tarkastettiin 104 104 kuljetusyritystä[26]. Yritysten tiloissa tarkastettiin noin 34,3 miljoonaa työssäolopäivää, mikä merkitsee noin kahden prosentin lisäystä edellisen kertomuksen 33,7 miljoonaan verrattuna, vaikka Maltalla tiloissa ei tehty lainkaan tarkastuksia eikä Yhdistyneestä kuningaskunnasta saatu tietoja. Kaiken kaikkiaan jäsenvaltioiden valvontaviranomaiset tarkastivat yritysten tiloissa 499 943 kuljettajan tiedot, mikä on 14 prosenttia vähemmän kuin vuosina 2017–2018 tarkastetut 641 033 kuljettajaa.

2. Rikkomukset

Kaikki 27 jäsenvaltiota toimitti tietoja havaituista rikkomuksista, mutta kaikki[27] eivät toimittaneet tarkempia tietoja rikkomustyypeistä. **Ilmoitettujen rikkomusten kokonaismäärä oli noin 2,25 miljoonaa. Määrä on siis pienentynyt edelliseen kertomukseen verrattuna (3,41 miljoonaa[28])**. Tämä voi johtua siitä, että tarkastettuja työssäolopäiviä oli vähemmän. Teiden varsilla havaittujen rikkomusten osuus pysyi ennallaan eli 60 prosentissa havaittujen rikkomusten kokonaismäärästä (edellisessä kertomuksessa 58 %).

Eri rikkomustyyppien osuudet havaittujen rikkomusten kokonaismäärästä pysyivät edellisen raportointikauden kaltaisina pienin muutoksin. Seuraavassa kaaviossa 3 esitetään teiden varsilla ja yritysten tiloissa vuosina 2019–2020 havaittujen rikkomusten keskimääräinen osuus EU:ssa sen mukaan, minkä tyyppistä säännöstä oli rikottu. Taukoja koskevien rikkomusten osuus kasvoi 17 prosentista 19 prosenttiin, kun taas ajoaikatietoja koskevien rikkomusten osuus pieneni 27 prosentista 26 prosenttiin. Lepoaikoja koskevien rikkomusten osuus oli 23 prosenttia, kuten edellisessä kertomuksessa, valvontalaitteita koskevien rikkomusten[29] osuus yhdeksän prosenttia kaikista rikkomuksista (12 % edellisessä kertomuksessa) ja muuta työtä koskevien tietojen puuttumiseen/saatavuuteen liittyvien

[24] Liettua ei toimittanut näitä tietoja. Kypros ilmoitti, että vain Kyprokseen rekisteröidyt ajoneuvot tarkastettiin.
[25] Malta ei toimittanut näitä tietoja.
[26] Vuosina 2017–2018 tarkastettiin 86 643 yritystä ilman Yhdistynyttä kuningaskuntaa.
[27] Latvia ei ilmoittanut yrityksen tiloissa tehdyissä tarkastuksissa havaittujen rikkomusten tyyppejä.
[28] Tai 3,29 miljoonaa ilman Yhdistynyttä kuningaskuntaa.
[29] Valvontalaitteita koskevissa rikkomuksissa kyse on valvontalaitteiden virheellisestä toiminnasta, väärinkäytöstä tai manipuloinnista.

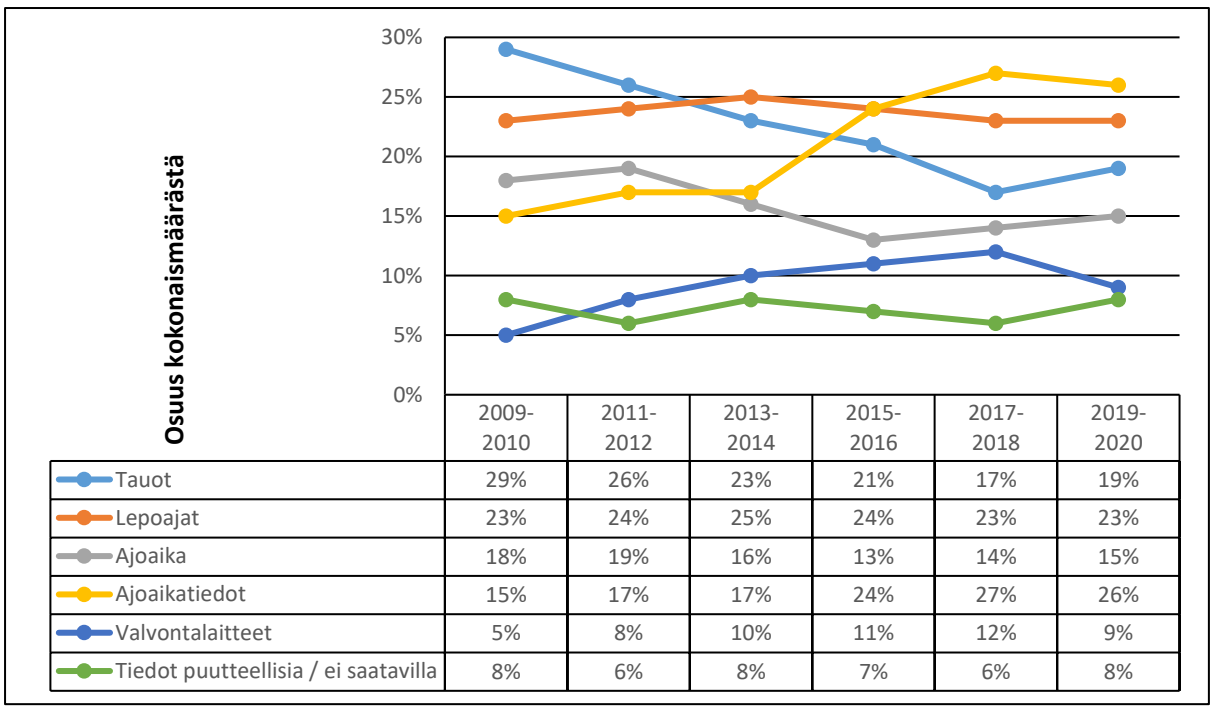
rikkomusten osuus kahdeksan prosenttia (6 % edellisessä kertomuksessa) kaikista havaituista rikkomuksista. Tämä kehitys esitetään jäljempänä kaaviossa 4.

Sataa yritysten tiloissa tai teiden varsilla tarkastettua työssäolopäivää kohti havaittujen rikkomusten määrä pieneni 2,7 rikkomuksesta raportointikaudella 2017–2018 tämän raportointikauden 2,1 rikkomukseen. **Yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa paljastumisaste oli edelleen suurempi kuin tienvarsitarkastuksissa, mikä vahvistaa sen, että yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset ovat tehokkaampia kuin teiden varsilla tehtävät pistotarkastukset.** Paljastumisaste yritysten tiloissa pieneni kuitenkin edelliseen raportointikauteen verrattuna.

Kaavio 3: Teiden varsilla ja yritysten tiloissa kaudella 2019–2020 havaitut rikkomukset luokittain



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



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Tauot	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Lepoajat	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Ajoaika	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Ajoaikatiedot	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Valvontalaitteet	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Tiedot puutteellisia / ei saatavilla	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Tienvarsitarkastuksissa havaitut rikkomukset

Tienvarsitarkastuksissa havaittiin **vuosina 2019–2020 noin 1,36 miljoonaa rikkomusta, mikä on noin 30 prosenttia vähemmän kuin vuosina 2017–2018 havaitut 1,94 miljoonaa rikkomusta**[30]. EU:ssa teiden varsilla havaittujen rikkomusten keskiarvo laski 2,11 rikkomuksesta 1,82 rikkomukseen sataa tarkastettua työssäolopäivää kohti. Rikkomuksista keskimäärin 53 prosentissa oli kyse kotimaisista kuljettajista, kun taas kaikkien tarkastuksissa pysäytettyjen ajoneuvojen kuljettajista kotimaisia oli 63 prosenttia.

2.2 Yritysten tiloissa havaitut rikkomukset

Yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten määrä oli 890 000 eli se oli pienentynyt merkittävästi edelliseen kertomukseen verrattuna (1,46 miljoonaa). Keskimääräinen rikkomusten paljastumisaste pieneni 4,35:stä 2,59:ään tarkastettua sataa työssäolopäivää kohti, mikä on 40 prosenttia vähemmän kuin vuosina 2017–2018. Yritysten tiloissa havaittujen rikkomusten määrä yritystä kohti nousi hieman eli vuosien 2017–2018 keskimäärin 14 rikkomuksesta yritystä kohti yli 15 rikkomukseen yritystä kohti.

2.3 Valvontaviranomaisten ja ajopiirtureiden analysointivälineiden määrä

Tarkastuksiin osallistui EU:ssa nykyisellä raportointikaudella 54 679 tarkastajaa (61 558 vuosina 2017–2018). Laskusuuntaus on jatkuva, vaikka otettaisiin huomioon se, että Yhdistyneen kuningaskunnan edellisen raportointikauden määrä (588 tarkastajaa) ei ole mukana.

Digitaalisten ajopiirturirekisterien analysointiin koulutettiin 20 058 tarkastajaa (vuosina 2017–2018 tarkastajia koulutettiin 21 786). Valvontaviranomaisille ajopiirturitietojen analysointia varten toimitettujen laiteyksiköiden määrä kasvoi 9 677 yksiköstä vuosina 2017–2018 yhteensä 13 067 yksikköön vuosina 2019–2020.

3. Euroopan unionin tuomioistuimen tulkinta asetuksesta (EY) N:o 561/2006

Euroopan unionin tuomioistuin on tulkinnut asetusta (EY) N:o 561/2006 asiassa C-834/18[31] 10. huhtikuuta 2019 annetuissa tuomioissa. Tuomioistuin katsoi, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklassa tarkoitetun termin ”viikoittainen lepoaika” mukaisen ajan ei välttämättä tarvitse päättyä kyseisen asetuksen 4 artiklan 1 kohdan i alakohdassa määritellyn ”viikon” aikana.

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. Jäsenvaltioiden välisellä yhteistyöllä, joka perustuu yhteistarkastuksiin, yhteisiin koulutustoimiin tai kokemusten ja tietojen vaihtoon, on ratkaiseva merkitys valvonnan tehostamisessa, jotta saavutetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tavoitteet eli paremmat

[30] Tai noin 1,84 miljoonaa rikkomusta ilman Yhdistynyttä kuningaskuntaa.
[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/fi/

työolot, terve kilpailu ja tieliikenteen parempi turvallisuus. Heinäkuussa 2020 hyväksytyllä liikkuvuuspaketilla I[32], jota alettiin soveltaa (osittain) 20. elokuuta 2020, pyritään edistämään ja vahvistamaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja keskinäistä avunantoa sekä varmistamaan voimassa olevien sääntöjen tehokkaampi ja johdonmukaisempi valvonta. Lisäksi vuonna 2019 perustettu Euroopan työviranomainen (ELA)[33], jonka yleisenä tavoitteena on varmistaa oikeudenmukainen työvoiman liikkuvuus sisämarkkinoilla, aloitti tiedotuksen, koulutuksen ja täytäntöönpanon valvonnan tukitoimintansa maantieliikenteen alalla. Yksi Euroopan työviranomaisen päätehtävistä on tukea jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä rajatylittävässä valvonnassa ja helpottaa yhteisiä tarkastuksia esimerkiksi EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäädännön alalla.

Covid-19-kriisin vuoksi monia ennakoituja yhteisiä täytäntöönpanon valvontatoimia ei voitu toteuttaa vuonna 2020. Kaikki jäsenvaltiot eivät kuitenkaan toimittaneet tietoja yhteistarkastusten tarkasta määrästä edes vuodelta 2019 tai eivät raportoineet lainkaan siitä, olivatko ne tehneet yhteistarkastuksia. Niistä 14 jäsenvaltiosta, jotka toimittivat tiedot tarkastuksista[34], 12 jäsenvaltiota[35] täytti raportointikaudella yhteistarkastusten vähimmäismäärää koskevan vaatimuksen.

Jäsenvaltioiden välisessä yhteistyössä oli useimmiten kyse naapurijäsenvaltioiden yhteistyöstä. Kuten edellisellä raportointikaudella, useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat, että yhteistyötä tehdään Euro Contrôle Routen puitteissa.

II. Yleiskatsaus direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta

Direktiivin 2002/15/EY 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus sen täytäntöönpanosta ja ilmoitettava kansallisen tason työmarkkinaosapuolten näkökannat.

1. Direktiivin 2002/15/EY soveltamisala

Direktiivissä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat muun 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[36] liittyvänä erityissäädöksenä. Yleisdirektiivissä vahvistetaan perusvaatimukset kaikkien alojen työntekijöiden työajan järjestämiselle.

2. Täytäntöönpano jäsenvaltioissa

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

[33] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1149, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, Euroopan työviranomaisen perustamisesta, asetusten (EY) N:o 883/2004, (EU) N:o 492/2011 ja (EU) 2016/589 muuttamisesta ja päätöksen (EU) 2016/344 kumoamisesta (EUVL L 186, 11.7.2019, s. 21).

[34] Belgia, Kroatia, Kypros, Tšekki, Tanska, Suomi, Kreikka, Malta, Alankomaat, Portugali ja Slovenia. Unkari ja Malta ilmoittivat, että yhteistarkastuksia ei tehty.

[35] Itävalta, Ranska, Saksa, Irlanti, Italia, Latvia, Liettua, Luxemburg, Puola, Romania, Slovakia ja Espanja.

[36] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista (EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9).

Eräät jäsenvaltiot ja työmarkkinaosapuolet ilmoittivat joistakin täytäntöönpanoon liittyvistä ongelmista. Saksan viranomaiset kertoivat, että työnantajat eivät yleisesti ottaen tunne ajo- ja työaikoja koskevaa lainsäädäntöä. Raporteista käy ilmi, että liikkuvien työntekijöiden työssäoloaikojen noudattaminen tarkastetaan yleensä vain ajoaikalainsäädäntöä koskevien tarkastusten yhteydessä, eikä sitä yleensä noudateta riittävästi.

Malta ilmoitti, että silloin kun ajoneuvoissa ei tarvitse käyttää ajopiirtureita ajoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaisen poikkeuksen perusteella, kuljettajien työssäoloaikoja mitataan käytettävissä olevilla keinoilla, esimerkiksi kellokorteilla.

Jotkin jäsenvaltiot ilmoittivat, että niiltä puuttui työaikojen tarkastajia. Italian viranomaiset toivat esiin sen, että niillä oli vaikeuksia saavuttaa vaatimus, jonka mukaan vähintään 50 prosenttia yritysten tiloista olisi tarkastettava. Suurimmat ongelmat johtuvat alan tarkastusten erityisestä monimutkaisuudesta ja niihin tarvittavista huomattavista henkilöresursseista. Yritysten tiloissa tehtävissä tarkastuksissa tarkastetaan EU:n sosiaalilainsäädännön noudattamisen lisäksi myös työntekijöiden sosiaaliturva- ja palkkatilanne.

Ruotsi raportoi menetelmästä, jolla valvontaviranomaiset valvovat sen sosiaalilainsäädännön osan noudattamista, josta työmarkkinaosapuolet ovat tehneet sopimuksia, kuten yötyötä koskevan lainsäädännön. Tällaisissa tapauksissa Ruotsin viranomaiset lähettävät kirjallisia pyyntöjä työnantajille ja itsenäisille kuljettajille ja ottavat henkilökohtaisesti yhteyttä tarkastettaviin kuljettajiin. Tavoitteena on lisätä tietoisuutta säännöistä ja saada aikaan muutoksia toiminnassa.

Eräät viranomaiset ilmoittivat myös, että joitakin direktiivissä 2002/15/EY esitettyjä määritelmiä on selvennettävä. Saksassa yksi osavaltio pyysi lisäselvityksiä siitä, miten käsitellään ”odotusaikoja rampilla”. Lisäksi todettiin, että lastin purkamiseen liittyvää työtä ei useinkaan kirjata ”muuksi työksi” vaan lepoajaksi. Joissakin tapauksissa yritykset myös erottivat toisistaan todellisen työssäoloajan ja palkallisen työajan niin, että aika kirjattiin ja siitä maksettiin kiinteämääräinen korvaus eikä sitä korvattu ”muuna työnä”.

Lisäksi eräät kansalliset viranomaiset ilmoittivat, että monen työnantajan on vaikea valvoa sellaisten kuljettajien työaikaa, jotka osallistuvat erityyppisiin kuljetustoimiin tai suorittavat kuljetuksia useille työnantajille.

Bulgaria sitä vastoin ilmoitti, että direktiivin 2002/15/EY mukaisissa tarkastuksissa ei ilmennyt merkittäviä ongelmia.

Näistä yhteisistä havainnoista huolimatta EU:n tasolla on edelleen vaikea tunnistaa suuntauksia ja ratkaisemattomia ongelmia, koska jäsenvaltioiden toimittamissa tiedoissa on merkittäviä puutteita ja kansalliset käytännöt ovat erilaisia.

3. Direktiivin 2002/15/EY tulkinta

Muutama jäsenvaltio ilmoitti kansallisten tuomioistuinten tulkinnoista, jotka koskevat tiettyjä direktiivin 2002/15/EY säännöksiä vuosina 2019–2020. Ruotsi toisti odottavansa

tuomioistuimen päätöstä asiassa, joka liittyy Ruotsin liikenneviraston ja työmarkkinaosapuolten tehtävien väliseen rajaukseen tehtäessä työehtosopimuksia, jotka poikkeavat direktiivin 2002/15/EY saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä annetun kansallisen säädöksen joistakin osista. Ruotsi ilmoitti myös, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimet olivat ratkaisseet joitakin muita direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevia oikeudellisia riitoja. Ruotsin korkein oikeus ei sen sijaan ollut antanut yhtään päätöstä. Samasta tilanteesta ilmoitti Viro, joka vahvisti, että yleisesti ottaen direktiivin 2002/15/EY saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ei aiheuttanut Virossa sosiaalisia ongelmia vuosina 2019–2020.

Espanjassa oli useita oikeustapauksia, jotka liittyivät työaikaan, taukoihin, varallaoloaikoihin ja työehtosopimuksiin ja koskivat esimerkiksi työnantajan käytettävissä olevien varallaoloaikojen laskemista, korvauksia yli 20 tunnin varallaolosta ja päivärahan maksamista.

4. Työaikasääntöjen rikkominen

Vain yksitoista jäsenvaltiota[37] toimitti havaittuja rikkomuksia koskevia määrällisiä tietoja, eivätkä kaikki tiedot olleet täydellisiä. Tämä määrä on hieman suurempi kuin edellisellä kertomuskaudella, jolloin nämä tiedot toimitti yhdeksän jäsenvaltiota[38]. Tietojen puutteellisuuden vuoksi ei ole mahdollista tehdä EU:n laajuisia päätelmiä.

Eräät jäsenvaltiot ilmoittivat, että seuraamuksilta voi välttyä korjaamalla toimintaa tietyn ajan kuluessa. Valvontaviranomaiset jatkavat seuraamusten soveltamista vain tapauksissa, joissa puutetta ei ole korjattu. Tähän liittyen Ruotsin toimiala ilmoitti, että suorien seuraamusten puuttumista arvostettiin, koska se antaa työnantajille ja itsenäisille ammatinharjoittajille mahdollisuuden toteuttaa uusia työskentelytapoja, käyttää uusia tekniikoita tai muuttaa menettelyjään lainsäädännön noudattamisen parantamiseksi.

5. Sidosryhmien näkemykset direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta

Kymmenen jäsenvaltiota[39] ilmoitti direktiivin 2002/15/EY 13 artiklan vaatimusten mukaisesti selvästi, että tätä raportointia varten oli kuultu molempia työmarkkinaosapuolia. Määrä on hieman pienempi kuin edellisessä kertomuksessa[40] mutta osoittaa kuitenkin, että yli puolet jäsenvaltioista ei ota työmarkkinaosapuolia mukaan työaikasääntöjen täytäntöönpanoa koskevaan raportointiin. Itävalta selitti, että työmarkkinaosapuolia ei kuultu mutta vuosittaisen kertomuksen luonnosta käsitellään sekä parlamentissa (sosiaalivaliokunnassa) että julkisesti työsuojeluviranomaisen verkkosivustolla.

Kuudessa kymmenestä jäsenvaltiosta[41] työmarkkinaosapuolten näkemykset esitettiin erillisessä jaksossa tai kappaleessa.

[37] Itävalta, Kypros, Tšekki, Suomi, Saksa, Unkari, Italia, Luxemburg, Puola, Slovakia ja Espanja.
[38] Irlanti, Itävalta, Kypros, Luxemburg, Puola, Ranska, Suomi ja Tšekki.
[39] Kypros, Viro, Suomi, Ranska, Saksa, Italia, Puola, Portugali, Slovakia ja Ruotsi.
[40] Edellisessä kertomuksessa mainittiin 12 jäsenvaltiota, joihin kuului myös Yhdistynyt kuningaskunta.
[41] Ranska, Saksa, Italia, Puola, Portugali ja Ruotsi.

Työmarkkinaosapuolten lausuntoja ei voida analysoida tarkemmin, koska ne eivät ole edustava otos.

III. Yleiskatsaus neuvoston direktiivin 96/53/EY täytäntöönpanon valvontatoimiin

1. Tarkastukset

Neuvoston direktiivin 96/53/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2015/719, 10 d artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot toteuttavat viimeistään 27. toukokuuta 2021 erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tunnistamiseksi automaattisesti, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että painoja ja mittoja koskevan direktiivin vaatimuksia noudatetaan. Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen mukaan Irlanti ja Saksa ovat käyttäneet automaattista punnitusjärjestelmää ainakin vuodesta 2019 alkaen. Direktiivin 10 d artiklan 1 kohdassa säädetään myös mahdollisuudesta käyttää automaattisia järjestelmiä rikkomusten välittömään toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen, jolloin tällaisten järjestelmien on oltava sertifioituja. Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen mukaan yksikään jäsenvaltio ei ole asentanut sertifioituja järjestelmiä. Siksi silloin, kun automaattiset järjestelmät ovat tunnistaneet liikenteessä olevia raskaita hyötyajoneuvoja, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon, tällaiset ajoneuvot olisi mahdollisten rikkomusten vahvistamiseksi toimitettava tien varrella tehtävään ylimääräiseen punnitukseen, jossa käytetään sertifioituja vaakoja.

Lisäksi 10 d artiklan 2 kohdassa edellytetään, että kukin jäsenvaltio suorittaa joka kalenterivuosi **asianmukaisen määrän liikenteessä** olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **painoa koskevia tarkastuksia suhteessa** sen alueella **vuosittain tarkastettavien ajoneuvojen kokonaismäärään**. Neuvoston direktiivissä 96/53/EY ei kuitenkaan esitetä tulkintaa siitä, mitä ”suhteessa” tarkoittaa, joten jäsenvaltioille jää tämän säännön soveltamisessa tietty tulkinnanvara. Toisaalta neuvoston direktiivissä 96/53/EY ei vaadita jäsenvaltioita ilmoittamaan alueellaan vuosittain tarkastettujen ajoneuvojen kokonaismäärää, mikä olisi tarpeen suurimpien sallittujen painojen tarkastusten todellisen osuuden vertailemiseksi ja sitä koskevien tietojen saamiseksi.

1.1 Tienvarsitarkastukset

Täydelliset tai osittaiset tiedot toimittaneen yhdeksäntoista jäsenvaltion alueilla **tarkastettiin vuosina 2019 ja 2020 teiden varsilla yhteensä noin 17 miljoonaa ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää** (11 350 448 ajoneuvoa vuonna 2019 ja 5 810 609 ajoneuvoa vuonna 2020). Tarkastusten määrät ovat hyvin epätasaisia. Eniten tarkastuksia tehtiin Irlannissa (noin 12,6 miljoonaa tarkastusta) ja seuraavaksi eniten vaikkakin paljon vähemmän Puolassa (noin kolme miljoonaa tarkastusta) ja Italiassa (lähes 600 000 tarkastusta). Tämä johtuu siitä, että Irlannissa käytetään yksinomaan automaattisia punnitusjärjestelmiä.[42]

[42] Kaikki Irlannin ilmoittamat tarkastukset on suoritettu WIM (Weigh In Motion) -järjestelmien avulla.

Kuudestatoista jäsenvaltiosta[43] saatujen vertailukelpoisten tietojen mukaan tarkastusten määrä on kasvanut niiden alueella kaksi prosenttia.

1.2 Rikkomukset

Suurimman sallitun painon tai suurimman sallitun akselipainon ylittämistä koskevia rikkomuksia havaittiin yli puoli miljoonaa yhdeksässätoista jäsenvaltiossa (285 065 rikkomusta vuonna 2019 ja 287 547 rikkomusta vuonna 2020).

Vertailukelpoisia tietoja vuosilta 2017–2018 oli saatu 16 jäsenvaltiolta[44], ja niiden alueella havaittujen rikkomusten määrä kasvoi neljä prosenttia vuosina 2019–2020.

Saatavilla olevien tietojen mukaan **3,3 prosentissa tarkastetuista ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä oli ylikuormaa**. Tämä prosenttiosuus vaihtelee 4,9 prosentista vuonna 2019 2,5 prosenttiin vuonna 2020, mikä saattaa viitata siihen, että painosääntöjen noudattaminen on parantunut, kun otetaan huomioon, että näiden kahden vuoden aikana tehtiin yhtä paljon tarkastuksia. Luvut kuitenkin vaihtelevat paljon eri jäsenvaltioissa, ja jäsenvaltioiden toimittamien tietojen mukaan tienvarsitarkastusten tehokkuuteen voivat vaikuttaa merkittävästi muutkin seikat, kuten tarkastuksille valitut paikat, päivät ja kellonajat sekä tarkastusten suorittajien kokemus tai koulutus. Esimerkkinä jäsenvaltioiden välisistä eroista voidaan todeta, että Viro ilmoitti 2 929 tarkastuksessa havaitusta 2 166 rikkomuksesta (vaikuttavuus 72,2 %), kun taas Puola ilmoitti 3 050 851 tarkastuksessa havaitusta 7 217 rikkomuksesta (vaikuttavuus 0,2 %).

IV. Päätelmät

EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa ja sen valvontaa koskevan analyysin yleiset tulokset osoittavat, että lainsäädännön täytäntöönpanon valvonnan ja noudattamisen yleinen taso on vuosina 2019–2020 pysynyt ennallaan verrattuna vuosiin 2017–2018.

EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäännön täytäntöönpanoa ja sen valvontaa kahdella raportointikaudella eli vuosina 2017–2018 ja 2019–2020 ei kuitenkaan voida suoraan vertailla covid-19-kriisin aiheuttaman erityistilanteen vuoksi ja siksi, että Yhdistyneen kuningaskunnan ei enää tarvitse raportoida täytäntöönpanon valvontatoimistaan.

Covid-19-kriisi vähensi jäsenvaltioiden toteuttamien tarkastusten ja yhteistoimien määrää. Joitakin suuntauksia voidaan kuitenkin mainita.

Tarkastettujen työssäolopäivien määrä pienenee edelleen jatkuvasti. Edellisiin raportointikausiin verrattuna sekä ilmoitettu ajoneuvojen määrä että ilmoitettu teiden varsilla tarkastettujen kuljettajien määrä pienenivät koko EU:ssa. Laskua havaittiin myös niiden

[43] Kansalliset tietonsa koko kaudelta 2017–2018 toimittaneet jäsenvaltiot olivat Itävalta, Belgia, Bulgaria, Tanska, Viro, Suomi, Saksa, Kreikka, Italia, Latvia, Luxemburg, Alankomaat, Puola, Slovakia, Slovenia ja Espanja.

[44] Kansalliset tietonsa koko kaudelta 2017–2018 toimittaneet jäsenvaltiot olivat Itävalta, Belgia, Bulgaria, Tanska, Viro, Suomi, Saksa, Kreikka, Italia, Latvia, Luxemburg, Alankomaat, Puola, Slovakia, Slovenia ja Espanja.

kuljetusyritysten määrässä, jotka tarkastettiin niiden tiloissa. Samanaikaisesti teiden varsilla ja yritysten tiloissa tarkastettujen työssäolopäivien suhde muuttui yritysten tiloissa tarkastettujen työssäolopäivien eduksi (60 prosenttia teiden varsilla ja 40 prosenttia yritysten tiloissa tarkastetuissa, kun vastaavat suhteet olivat edellisessä kertomuksessa 73 prosenttia ja 27 prosenttia), mikä on myönteinen kehityssuunta ja tuo näiden kahden tarkastustyypin suhteen lähemmäksi lakisääteisiä vaatimuksia.

Sekä yritysten tiloissa että teiden varsilla havaittujen rikkomusten määrä väheni edelliseen kertomukseen verrattuna, mikä selittyy tehtyjen tarkastusten määrän pienenemisellä. Yritysten tiloissa tehdyissä tarkastuksissa paljastumisaste oli edelleen suurempi kuin tienvarsitarkastuksissa, mikä vahvistaa sen, että yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset ovat tehokkaampia kuin teiden varsilla tehtävät pistotarkastukset. Paljastumisaste yritysten tiloissa pieneni kuitenkin edelliseen raportointikauteen verrattuna.

Rikkomusten paljastumisasteet vaihtelevat huomattavasti eri puolilla EU:ta (0,12:sta 8,39:ään). Tämä seikka yhdessä tarkastettujen työssäolopäivien määrän vähenemisen ja jäsenvaltioiden rajallisten valvontavalmiuksien (henkilöstöresurssit, taloudelliset resurssit, taidot ja valvontavälineet) kanssa osoittaa, että tarkastusten parempi kohdentaminen on välttämätöntä. Riskiluokituksen kaltaisten tietojen saatavuudella on tienvarsitarkastuksissa suuri merkitys erityisesti sen kannalta, että voidaan parantaa kohdennettuja tarkastuksia ja vähentää tarpeettomia, ”puhtaita” tarkastuksia eli tarkastuksia, joissa ei havaita rikkomuksia. Liikkuvuuspaketti I:n uusien vaatimusten myötä tienvarsitarkastajien pääsy riskiluokitustietoihin tulee pakolliseksi.[45] Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen tietoihin pääsyn yksityiskohtaisista säännöistä.[46] Lisäksi komissio tutkii, miten digi- ja automaatioteknologiat voisivat auttaa tekemään vaatimusten noudattamisen tarkastamisesta älykkäämpää (tehokkaampaa, tuloksellisempaa, paperitonta ja digitaalisten tietojen saatavuuteen ja vaihtoon perustuvaa).

Vaikuttaa selvältä, että jäsenvaltioiden yhteistarkastukset edistävät tiedonjakoa ja yhdenmukaistetun lähestymistavan käyttöönottoa voimassa olevien EU:n sääntöjen ymmärtämiseen ja täytäntöönpanon valvontaan. Siksi komissio kannustaa jäsenvaltioita vahvistamaan edelleen yhteistyön parantamista yhteistarkastusten avulla sekä hyödyntämään Euroopan työviranomaisen tarjoamaa apua.

Eri rikkomustyyppien osuudet pysyivät ennallaan edelliseen raportointikauteen verrattuna. Ajoaikatietoihin liittyvien rikkomusten osuus kaikista yritysten tiloissa havaituista rikkomuksista on lähes puolet, mikä osoittaa, että yritysten on vaikea tallentaa asiaankuuluvia tietoja asianmukaisesti. Sen sijaan lähes puolet kaikista tienvarsilla havaituista rikkomuksista on lepo- ja ajoaikarikkomuksia.

Direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanon osalta yksityiskohtaisten määrällisten ja laadullisten tietojen puuttuminen monista kansallisista kertomuksista vaikeuttaa perusteellista arviointia.

[46] Tämä valvonta toteutetaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/1055, 16 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

Komissio haluaa painottaa, että raportointi on tärkeää, ja muistuttaa, että komissio voi ryhtyä oikeustoimiin niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät noudata direktiivin 2002/15/EY 13 artiklan mukaista tietojen toimittamista koskevaa vaatimusta.

Neuvoston direktiivin 96/53/EY täytäntöönpanon osalta tietojen puuttuminen monista jäsenvaltioista **vaikeuttaa päätelmien tekemistä**. Tätä taustaa vasten yleinen tulos on, että vaikka lainsäädännön täytäntöönpanon valvonnan ja noudattamisen yleinen taso on vuosina 2019–2020 hieman noussut (2 % enemmän tarkastuksia ja 4 % enemmän havaittuja rikkomuksia kuin vuosina 2017–2018), tiettynä ajanjaksona tehtyjen tarkastusten ja havaittujen rikkomusten määrässä **on jäsenvaltioiden välillä merkittäviä eroja**.

Tällaisia eroja voidaan havaita myös tarkastusten tehokkuudessa, jota mitataan suoritettua tarkastusta kohti havaittujen rikkomusten prosenttiosuutena.

Koska kaikissa jäsenvaltioissa on 27. toukokuuta 2021 alkaen otettava käyttöön liikkeessäpunnitusjärjestelmät, tuleva tietojen analysointi ja vertailu nykyisiin tietoihin on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan tehdä päätelmiä näiden automaattisten järjestelmien suorituskyvystä ja tehokkuudesta.

Suurimman sallitun painon tarkastusten asianmukaisuudesta ja oikeasuhteisuudesta ei voida tehdä yleisiä päätelmiä. Tämä johtuu osin siitä, että lainsäädäntötekstissä ei ole objektiivisia yhdenmukaisia perusteita ”oikeasuhteisuuden” määrittelemiselle. Toisin kuin direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa säädetyssä kolmen prosentin perusteessa neuvoston direktiivissä 96/53/EY jäsenvaltioille jätetään tämän säännön täytäntöönpanossa jonkin verran harkintavaltaa. Toisaalta taas painoja ja mittoja koskevassa direktiivissä ei vaadita jäsenvaltioita ilmoittamaan alueellaan vuosittain tarkastettujen ajoneuvojen kokonaismäärää, mikä vaikeuttaa painontarkastusten oikeasuhteisuuden arviointia myös silloin, kun on vahvistettu tietty suhde eli se, että mitä enemmän ajoneuvoja jäsenvaltion alueella tarkastetaan, sitä useamman ajoneuvon paino on tarkastettava.

Komissio uskoo, että liikkuvuuspaketin I soveltamisen jälkeisen valvonnan ja noudattamisen yleinen taso paranee tulevilla raportointikausilla. Komission hyväksymässä yhdenmukaistettua riskiluokituksen laskentakaavaa koskevassa täytäntöönpanosäädöksessä[47] mahdollistetaan se, että tarkastajat voivat tunnistaa nopeasti tarkastettavan yrityksen profiilin ja selvittää siten, onko yrityksellä alhainen riskiluokitus (vähän lainrikkomuksia) vai korkea riskiluokitus (paljon lainrikkomuksia). Lisäksi mahdollisen manipuloinnin ja väärinkäytön varhainen havaitseminen etäyhteyden avulla tarjoaa valvontahenkilöstölle keinon valita, mitkä ajoneuvot on tarkastettava. Kaiken tämän tarkoituksena on vähentää tarpeettomien tarkastusten määrää ja säästää sekä valvontahenkilöstön että kuljettajien resursseja.

Komissio jatkaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanon seurantaa jäsenvaltioiden avustuksella. Se kehottaa jäsenvaltioita sisällyttämään direktiivin 2002/15/EY edellyttämät työmarkkinaosapuolten näkemykset työaikasääntöjen täytäntöönpanoon.

[47] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/695, annettu 2 päivänä toukokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta (EUVL L 129, 3.5.2022, s. 33).

Komissio korostaa, että on tärkeää, että jäsenvaltiot toimittavat täydelliset tiedot direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanosta ja sen valvonnasta ja neuvoston direktiivin 96/53/EY täytäntöönpanon valvonnasta seuraavalla raportointikaudella direktiivin 2002/15/EY 13 artiklassa, neuvoston direktiivin 96/53/EY 10 g artiklassa ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi.