



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 02.02.2005
KOM(2004) 817 lopullinen/2

2001/0241 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace la page de couverture
du document COM(2004)817 final – 2001/0241 (COD) du 14.12.2004.
Cette correction concerne les versions FI, HU et LT

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE

**neuvoston vahvistamasta yhteisestä kannasta, joka koskee seuraavan asetuksen
antamista:**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön
yhdenmukaistamisesta sekä tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen
(ETY) N:o 3821/85 muuttamisesta**

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukainen

**neuvoston vahvistamasta yhteisestä kannasta, joka koskee seuraavan asetuksen
antamista:**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön
yhdenmukaistamisesta sekä tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen
(ETY) N:o 3821/85 muuttamisesta**

1. TAUSTAA

Ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2001) 573 lopullinen – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD)):	12.10.2001
Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto:	29.5.2002
Euroopan parlamentin lausunto ensimmäisessä käsittelyssä:	14.1.2003
Muutettu ehdotus (KOM(2003) 490 – C5-0394/2003):	11.8.2003
Yhteinen kanta:	11.6.2004

2. KOMISSION EHDOTUKSEN TAVOITE

Joulukuun 31. päivänä 1985 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3820/85¹ vahvistetaan säännöt, jotka koskevat asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja. Asetuksen tavoitteena on yhdenmukaistaa maaliikenteessä vallitsevia kilpailuolosuhteita sekä parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajien työolosuhteita. Koska säännöt ovat kuitenkin olleet monimutkaisia ja koska jäsenvaltioiden välillä on esiintynyt eroja niiden tulkinnassa ja soveltamisessa ja tieliikenteessä on tapahtunut huomattavia muutoksia asetuksen voimaantuloa seuranneiden 15 vuoden kuluessa, komissio antoi ehdotuksen uudeksi asetukseksi, jolla pyritään yksinkertaistamaan, selkeyttämään ja ajantasaistamaan kyseisiä sääntöjä. Sääntöjen yksinkertaistamiseksi monimutkainen lyhennettyjen vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen korvausjärjestelmä korvattiin toisella järjestelyllä ja eri alojen lukuisat erityisjärjestelyt minimoitaisiin. Sääntöjä selkeytettäisiin lisäämällä asetukseen monia uusia määritelmiä sekä perustamalla komitea tarkastelemaan kiistanalaisia kysymyksiä. Poikkeusjärjestelyt saatettaisiin ajan tasalle ja niitä kohdennettaisiin tarkemmin, jotta ehkäistäisiin väärinkäytöksiä ja jotta järjestelyt vastaisivat paremmin nykytilannetta, jossa yksityinen sektori yhä useammin vastaa julkisten palvelujen

¹ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

tarjonnasta. Sääntöjen noudattamisen valvontaa parannettaisiin ottamalla käyttöön seuraamusten ekstraterritoriaalisuuden käsite, oletama työnantajan vastuusta sekä koko kuljetusketjun yhteisvastuu.

Komissio ehdotti myös, että sääntöjen perustana olisi kalenteriviikon asemesta "joustavan" viikon käsite. Sitten annettu alakohtainen työaikadirektiivi (2002/15/EY²), joka perustuu kalenteriviikkoon, lisäsi kuitenkin tarvetta käyttää yhdenmukaista viikkokäsitettä. Komissio otti huomioon parlamentin ehdotuksesta antaman lausunnon, jossa kannatettiin laskutavan osalta paluuta kalenteriviikkoon ja pitkälti paluuta nykyisen asetuksen joustavuuteen. Komission muutettu ehdotus sisälsi suurimman osan parlamentin tarkistuksista, ja siihen oli palautettu monia joustavuutta lisääviä tekijöitä, kuten rajatut mahdollisuudet korvausjärjestelyihin viikkolevon osalta, samalla kun siinä pyrittiin mahdollisimman hyvään sääntöjen valvottavuuteen. Neuvostossa käytävien neuvottelujen helpottamiseksi muutettuun ehdotukseen oli otettu mukaan myös useita rakentavia näkökohtia, joista neuvosto oli ilmeisen yksimielinen. Tällainen oli esimerkiksi digitaalisia ajopiirtureita koskevien säännösten ajantasaistaminen tämän asetuksen sisäasetuksessa eli asetuksessa (ETY) N:o 3821/85³. Lisäksi nyt käsillä olevaa asetusta koskevassa muutetussa ehdotuksessa lisättiin harkintavaltaa tienvarsitarkastuksissa niin, että niissä voitaisiin tarkastaa tiedot 8 päivän asemesta 15 päivän ajalta.

3. YHTEISTÄ KANTAA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Neuvosto on tehnyt komission ehdotukseen joitakin yleisiä muutoksia, jotka voidaan hyväksyä, koska niillä varmistetaan ehdotuksen tavoitteiden saavuttaminen.

Ensimmäinen muutos koskee ehdotukseen lisättyä artiklaa, jolla digitaalisten ajopiirtureiden käyttöönottoa lykätään 5. elokuuta 2005 saakka. Neuvosto katsoi tämän parantavan oikeusvarmuutta, koska nykyiseen määräaikaan 5. elokuuta 2004 mennessä markkinoilla ei olisi vielä saatavilla tällaisilla ajopiirtureilla varustettuja ajoneuvoja. Komissio voi hyväksyä tämän säännöksen, mutta oikeusvarmuuden edelleen vahvistamiseksi tekstissä olisi tarkennettava, että päivämäärä 5. elokuuta 2005 korvaa päivämäärän 5. elokuuta 2004 jälkimmäisestä päivämäärästä lähtien.

Toiseksi yhteisessä kannassa esitetään kompromissi vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista säännöksistä. Nykyiseen asetukseen verrattuna yhteisessä kannassa on rajoittavampi vuorokautista lepoaikaa koskeva säännös, jonka mukaan kyseinen lepoaika voidaan jakaa kolmen ja yhdeksän tunnin jaksoihin, ja siitä on poistettu korvausmahdollisuus tilanteessa, jossa vuorokautinen lepo on lyhennetty 11 tunnista 9 tuntiin kolmesti kahden viikoittaisen lepoajan välillä. Viikoittaisen lepoajan osalta on säilytetty nykyiset korvausjärjestelyt, joiden mukaan viikoittaisen lepoajan vähennys on korvattava ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua, mutta niin, että tienvarsitarkastuksissa voidaan tarkastaa entistä pidempi ajanjakso (15 edeltänyttä päivää 1.1.2008 saakka ja sen jälkeen 28 edeltänyttä päivää). Tämän lisäksi kuljettajan on kahden perättäisen viikon aikana pidettävä yksi tavanomainen, vähintään 45 tunnin viikoittainen lepoaika. Yhteisessä kannassa on myös yksityiskohtaisempi taulukko tauoista.

² EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

Komissio pitää myönteisenä, että vuorokautisen lepoajan jakamista on yksinkertaistettu, mutta katsoo vuorokautisen lepoajan lyhentämisen merkitsevän paluuta huonompaan tilanteeseen tieturvallisuutta ja työolosuhteita silmällä pitäen. Komissio hyväksyy sen, että ajanjakso, jonka kuluessa viikoittaisen lepoajan lyhentäminen on korvattava, säilyy pitkähkönä, ja se katsoo, että uusi säännös, jonka mukaan kahden peräkkäisen viikon aikana on pidettävä vähintään yksi tavanomainen viikoittainen lepoaika, on tarpeellinen parannus. Lisäksi komissio pitää tienvarsitarkastuksia tekevien kannalta tärkeänä uudistuksena mahdollisuutta tarkastaa tiedot 28 päivältä.

Kolmanneksi yhteiseen kantaan on otettu mukaan suurin osa tieliikennesäännösten noudattamisen valvontaa koskevan sisarehdotuksen 9 artiklan säännöksistä, jotka koskevat sääntöjen rikkomista ja seuraamuksia (sisarehdotuksestakin päästiin poliittiseen yhteisymmärrykseen 11. kesäkuuta 2004 pidetyssä liikenneneuvoston kokouksessa). Komissio on kuitenkin pettynyt siihen, että ehdotuksesta on jätetty pois luettelo yhteisistä vakavista tielainsäädännön rikkomisista. Näin ollen edellä mainituilla säännöksillä on suora vaikutus.

Vaikka yhteisessä kannassa onkin laajennettu hieman kansallisten poikkeusten luetteloa, yleisesti ottaen suurin osa yleisistä vapautuksista ja kansallisista poikkeuksista on edelleen rajoittavampia kuin asetuksessa (ETY) 3820/85.

Komissio hyväksyi Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ehdottamista 69 tarkistuksesta 47 tarkistusta kokonaan tai osittain. Neuvosto on puolestaan sisällyttänyt niistä 34 tarkistusta yhteiseen kantaan joko sellaisenaan tai periaatteessa.

4. KOMISSION YKSITYISKOHTAISET HUOMAUTUKSET

4.1 Komission hyväksymät tarkistukset, jotka on sisällytetty yhteiseen kantaan kokonaan tai osittain

Jäljempänä olevat viittaukset ovat viittauksia yhteisen kannan johdanto-osan kappaleisiin ja artikloihin.

Tarkistukset 1, 33, 37, 44. Yhteisessä kannassa palataan kalenteriviikkoon perustuvaan laskentajärjestelmään.

Tarkistukset 2–5, 7, 12 (osittain), 18 (osittain), 25–27, 30, 41, 43, 51 (osittain), 52, 53, 62, 64 (osittain), 65 ja 66. Kaikki nämä tarkistukset ovat hyödyllisiä selvennyksiä ehdotuksen tekstiin, ja ne on otettu huomioon yhteisessä kannassa.

Tarkistukset 17 ja 54. Yleinen poikkeuslupa ei-kaupallisessa käytössä oleville museoajoneuvoille vaikuttaa loogiselta, ja se onkin sisällytetty yhteiseen kantaan. Myös paikalliset postinjakelupalvelut voisivat jatkossakin saada poikkeusluvan, kunhan niissä käytettyjen ajoneuvojen kuljettaminen ei ole niiden kuljettajien päätehtävä.

Tarkistukset 21, 34, 47 ja 107 (osittain). Näillä tarkistuksilla lisätään joustavuutta tieliikennealan näkökulmasta.

Tarkistukset 31, 32 ja 45. Nämä tarkistukset ovat osa kompromissia vuorokautisista ja viikoittaisista lepoajoista.

Tarkistus 48. Tällä tarkistuksella vastuu ulotetaan koko kuljetusketjuun. Yhteisen kannan 10 artiklan 4 kohdassa laajennetaan mahdollisesti vastuussa olevien luetteloa ja keskitytään sopimusperusteisiin liikenteen aikatauluihin.

4.2 Komission hyväksymät tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistukset 14–16. Näillä tarkistuksilla pyritään laajentamaan asetuksen soveltamisalaa lähetti- ja pikakuljetuspalveluajoneuvoihin sekä kolmanteen maahan rekisteröityihin ajoneuvoihin niiden liikkua EU:n alueella. Komissio näki kummassakin tapauksessa tarkistuksen hyödyt, mutta lähettipalvelujen mukaanotto sai neuvostossa hyvin vähän kannatusta ja kysymystä asetuksen ja AETR-sopimuksen soveltamisalasta on käsitelty yhteisessä kannassa eri tavalla.

Tarkistukset 28 ja 29. Näillä tarkistuksilla selvennetään 'kuljettajan' määritelmää ja lisätään 'ajoajan' määritelmä. Neuvosto kannatti komission alkuperäistä, laajempaa 'kuljettajan' määritelmää ja katsoi 'ajoajan' määritelmän mukaan ottamisen kiistanalaiseksi ja tarpeettomaksi. Yhteinen kanta noudattelee komission alkuperäistä ehdotusta.

Tarkistus 78 osittain. Tarkistuksella palautetaan kaksi lyhennetyn viikoittaisen lepoajan tyyppiä (36 tuntia ajoneuvon tavanomaisella sijaintipaikkakunnalla; 24 tuntia muualla), joista pitkänmatkankuljettajat saavat korvauksen kolmen viikon kuluessa. Komissio hyväksyi näiden kahden lyhennetyn viikoittaisen lepoajan tyyppin palauttamisen yhdistettynä lyhentyneen viikoittaisen lepoajan korvaamisen aikaistamiseen. Osana viikoittaisista lepoajoista saavutettua kompromissia yhteisessä kannassa palataan korvausjärjestelyjen osalta asetuksen (ETY) 3820/85 malliin, mutta siinä jätetään pois nämä kaksi lyhennetyn viikkolevon tyyppiä.

Tarkistus 42 osittain. Tällä tarkistuksella palautetaan jaettujen vuorokautisten lepoaikojen malli, jonka komissio hyväksyi joustavuuden lisäämiseksi tieliikennealan eduksi. Yhteinen kantakin sisältää jaetut vuorokautiset lepoajat, mutta ei tämän tarkistuksen asiayhteydessä.

Tarkistukset 9–11, 60, 63 ja 70. Näillä tarkistuksilla pyritään säätämään toimenpiteistä, joilla voidaan valvoa asetuksen säännösten noudattamista. Komissio otti tarkistukset huomioon laatiessaan ehdotustaan sääntöjen noudattamisen valvonnasta⁴ ja myös (tarkistusten 9 ja 70 a osalta) laatiessaan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 muutosehdotusta tarkastuspäivää edeltävien 15 päivän tietojen tarkastamisen mahdollistamiseksi tienvarsitarkastuksissa. Yhteinen kanta kuvastaa tarkemmin näiden kahden jälkimmäisen tarkistuksen ajatusta mahdollistamalla tienvarsitarkastuksissa 28 edeltäneen päivän tietojen tarkastamisen.

4.3 Komission hylkäämät tarkistukset, jotka on kuitenkin sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistus 20. Tarkistuksella palautetaan laajempi yleispoikkeus sairaanhoidon erikoisajoneuvoille. Tarkistus on sisällytetty yhteiseen kantaan.

Tarkistukset 23, 24 ja 58. Kahdella ensimmäisellä tarkistuksella palautetaan sellaisia ajoneuvoja koskeva yleispoikkeus, jotka on tarkoitettu maidon keräämiseen maataloilta tai maidonkuljetusastioiden tai tiettyjen maitovalmisteiden palauttamiseen maataloille tai jotka sisältyvät nykyisen asetuksen laajaan julkisten hyötyajoneuvojen luetteloon. Tarkistuksella 58 palautetaan puolestaan eläinruhojen ja teurasjätteiden kuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja

⁴ EUVL L 111, 17.4.2004, s. 75.

koskeva poikkeus, nyt kansallisena poikkeuksena. Yhteisessä kannassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus myöntää kaikkia näitä ajoneuvoja koskevia poikkeuksia (13 artiklan 1 kohdan l, h ja n alakohta), mutta säilytetään komission supistettu luettelo julkisista hyötyajoneuvoista.

Tarkistus 49. Tällä tarkistuksella korvataan kuljetusyrittäjien suoja vastuuseen joutumista vastaan rikkomistapauksissa kahdella tietojen kirjaamisesta koskevalla lisävaatimuksella ja velvoitteella selvittää kuljettajan kokonaistyöaika. Näiden lisäysten sisältö on sisällytetty yhteisen kannan 19(bis) artiklaan.

4.4 Komission hylkäämät tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan

Tarkistus 6. Tämän tarkistuksen mukaan tienvarsitarkastusten olisi katettava tarkastuspäivä ja 27 sitä edeltävää päivää. Yhteisessä kannassa tarkastusten suorittajille jätetään jonkin verran harkintavaltaa, mutta annetaan heille 1.1.2008 lähtien mahdollisuus tarkastaa tiedot 28 edeltävältä päivältä.

Tarkistus 8. Tällä tarkistuksella pyritään asettamaan määräaika, johon mennessä kaikki käytössä olevat ajoneuvot on varustettava digitaalisella ajopiirturilla. Kaikki tällaiset ajoneuvot eivät kuitenkaan ole rakenteeltaan sellaisia, että niihin voitaisiin asentaa digitaalinen ajopiirturi.

Tarkistus 13. Tällä tarkistuksella pyritään sisällyttämään alakohtaisessa työaikadirektiivissä 2002/15/EY asetetut, viikoittaista työaikaa koskevat enimmäisraajat osaksi ehdotettua asetusta. Yhteiseen kantaan ei ole sisällytetty tätä tarkistusta tässä muodossa, mutta sen sisältö on kuitenkin otettu huomioon 6 artiklan 2 kohdassa, jonka mukaisia työajan enimmäismääriä ei saa ylittää.

Tarkistus 19. Tällä tarkistuksella lisätään poikkeus, joka koskee humanitaarisen avun kuljettamiseen käytettäviä ajoneuvoja.

Tarkistus 22. Tällä tarkistuksella myönnetään poikkeus enintään 3,5 tonnia painaville, ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen käytettäville ajoneuvoille. Kaikki enintään 3,5 tonnia painavat ajoneuvot on kuitenkin jo suljettu ehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Tarkistus 35. Tällä tarkistuksella palautetaan kaikki asetuksen (ETY) N:o 3820/85 5 artiklan säännökset suurten tavarantoimittajien ja henkilökuljetusajoneuvojen kuljettajien alaikärajoista. Nämä säännökset on kuitenkin jo otettu mukaan direktiivin 2003/59/EY⁵ 5 artiklaan.

Tarkistus 39. Tällä tarkistuksella rajoitetaan kuljettajan velvoite kirjata aika, jonka hän on kuljettanut ehdotetun asetuksen soveltamisalaan kuulumattomia ajoneuvoja, koskemaan ainoastaan kaupunkiliikenteen henkilökuljetusajoneuvoja. Yhteisessä kannassa kirjaamisvelvoite koskee kaikkia asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jääviä kaupallisia ajoneuvoja, mutta tällaisella ajoneuvolla ajaminen on kirjattava "muuna työnä".

Tarkistus 83. Tässä tarkistuksessa ehdotetaan 30 minuutin taukoa neljän ja puolen tunnin välein. Tauko voitaisiin jakaa kahdeksi 15 minuutin tauoksi. Yhteisessä kannassa on säilytetty 45 minuutin tauko, mutta tämä tauko voidaan jakaa vähintään 15 minuutin jaksoiksi.

⁵ EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4.

Tarkistukset 55–57, 59. Näillä tarkistuksilla pyritään palauttamaan kansallisten poikkeusten piiriin tiettyjä ajoneuvoryhmiä, jotka poistettiin komission ehdotuksessa. Näitä ajoneuvoryhmiä ei ole myöskään yhteisessä kannassa.

Tarkistukset 67 ja 69. Nämä tarkistukset sisältävät säännöksiä, jotka ovat komitologiasääntöjen vastaisia.

Tarkistus 68. Tässä tarkistuksessa komissiota kehoitetaan antamaan ehdotus sääntöjen yhdenmukaisesta tulkinnasta. Yhteinen lähestymistapa näihin säännöksiin muodostetaan kuitenkin asetuksella luotavassa komiteassa.

5. PÄÄTELMÄT

Komissio katsoo, että 9.12.2004 yksimielisesti vahvistettu yhteinen kanta ei muuta komission ehdotuksen tavoitteita tai lähestymistapaa, joten komissio voi hyväksyä sen.