

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2002/15/EY,  
annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002,  
maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN  
NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan ja 137 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(3)</sup> ja ottavat huomioon sovittelukomitean 16 päivänä tammikuuta 2002 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3820/85 <sup>(4)</sup> vahvistetaan kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista yhteisistä säännöistä. Kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät muut maantieliikenteen työaikoja koskevat seikat.
- (2) Tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista 23 päivänä marraskuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/104/EY <sup>(5)</sup> perusteella voidaan työajan järjestämisestä antaa tarkempia määräyksiä. Koska tämä direktiivi on alakohtainen säädös, sen säännökset ovat ensisijaisia direktiiviin 93/104/EY nähden viimeksimainitun direktiivin 14 artiklan mukaisesti.
- (3) Työmarkkinaosapuolet eivät ole sitkeistä neuvotteluista huolimatta päässeet yhteisymmärrykseen maantieliikenteen liikkuvia työntekijöitä koskevasta kysymyksestä.
- (4) Siksi on tarpeen antaa joukko yksityiskohtaisempia määräyksiä maantieliikenteen työajasta liikenneturvallisuuden sekä asianomaisten henkilöiden terveyden ja turvallisuuden varmistamiseksi.
- (5) Suunnitellun toiminnan tavoitteita ei toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.

Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

- (6) Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan asetuksen (ETY) N:o 3820/85 tai sen asemesta kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (AETR:n) soveltamisalaan kuuluvien, maantieliikenteen liikkuviin tehtäviin osallistuvat liikkuvat työntekijät, jotka ovat johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneen kuljetusyrityksen palveluksessa.
- (7) Olisi täsmennettävä, että tämän alakohtaisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät liikkuvat työntekijät, jotka eivät ole itsenäisiä kuljettajia, saavat direktiivissä 93/104/EY säädetyin perusturvan. Perusturvaan sisältyvät voimassa olevat säännöt riittävästä levosta, keskimääräisestä viikoittaisesta enimmäistyöajasta ja vuosilomasta sekä tietyistä yötyöntekijöitä koskevista perussäännöksistä, esimerkiksi terveystarkastuksista.
- (8) Koska itsenäiset kuljettajat kuuluvat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalaan mutta eivät direktiivin 93/104/EY soveltamisalaan, heidät olisi jätettävä väliaikaisesti tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- (9) Tässä direktiivissä olevat määritelmät eivät saa muodostaa ennakkotapausta työaikaa koskevan muun yhteisön lainsäädännön kannalta.
- (10) Liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kilpailun vääristymisen estämiseksi ja tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikkuvien työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden takaamiseksi kyseisten työntekijöiden olisi tunnettava tarkasti, mikä maantieliikenteen alan toimintojen suorittamiseen käytetty aika katsotaan työaikaan kuuluvaksi ja mikä työaikaan kuulumattomaksi eli tauoksi, lepoajaksi tai päivystysajaksi. Kyseisillä työntekijöillä olisi oltava oikeus päivittäiseen ja viikoittaiseen vähimmäislepoaikaan sekä asianmukaisiin taukoihin. Lisäksi on tarpeen vahvistaa viikoittaisten työtuntien enimmäismäärä.
- (11) Tutkimukset ovat osoittaneet, että ihmisen elimistö on yöllä herkempi ympäristön häiriötekijöille ja tietyille raskaille työjärjestelyille ja että pitkät yötyöajaksot voivat olla haitallisia työntekijöiden terveydelle ja vaarantaa sekä heidän turvallisuutensa että yleisen liikenneturvallisuuden.

<sup>(1)</sup> EYVL C 43, 17.2.1999, s. 4.

<sup>(2)</sup> EYVL C 138, 18.5.1999, s. 33.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. huhtikuuta 1999 (EYVL C 219, 30.7.1999, s. 235), vahvistettu 6. toukokuuta 1999 (EYVL C 279, 1.10.1999, s. 270), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 23. maaliskuuta 2001 (EYVL C 142, 15.5.2001, s. 24), ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 14. kesäkuuta 2001 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin päätös, tehty 5. helmikuuta 2002 ja neuvoston päätös, tehty 18. helmikuuta 2002.

<sup>(4)</sup> EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1.

<sup>(5)</sup> EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/34/EY (EYVL L 195, 1.8.2000, s. 41).

- (12) Tämän vuoksi on tarpeen rajoittaa yötyöaikaa ja säätää, että yötyötä tekevien ammattikuljettajien on saatava asianmukainen korvaus työstään ja että heidän koulutusmahdollisuutensa eivät saa kärsiä.
- (13) Työnantajien olisi pidettävä kirjaa liikkuihin työntekijöihin sovellettavan keskimääräisen viikoittaisen enimmäistyöajan ylityksistä.
- (14) Muun kuin säännöllisen kansainvälisen ja kansallisen matkustajaliikenteen ajoaikaa koskevan asetuksen (ETY) N:o 3820/85 muita kuin säännöllistä liikennettä koskevia säännöksiä on voitava edelleen soveltaa.
- (15) Komission olisi valvottava tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja seurattava alan kehitystä jäsenmaissa sekä toimitettava Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomus sääntöjen soveltamisesta sekä yötyötä koskevien sääntöjen vaikutuksista.
- (16) On tarpeen säätää, että jäsenvaltiot ja alan työmarkkinaosapuolet voisivat päättää tapauskohtaisesti poikkeuksista tiettyihin säännöksiin. Tällaisissa poikkeustapauksissa asianomaisten työntekijöiden olisi pääsääntöisesti saatava vastaava korvaava lepoaika,

- vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat sellaisten itsenäisten kuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan, jotka eivät osallistu maantieliikenteen harjoittamiseen muissa jäsenvaltioissa ja joihin sovelletaan paikallisia rajoituksia objektiivisista syistä, kuten syrjäinen sijainti, suuret sisäiset etäisyydet ja erityinen kilpailuympäristö, tai
- jättää itsenäiset kuljettajat direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

2. Direktiivin 93/104/EY säännöksiä sovelletaan liikkuihin työntekijöihin, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

3. Siltä osin kuin tässä direktiivissä on maantieliikenteen tehtävissä toimiviin liikkuihin työntekijöihin sovellettavia erityissäännöksiä, tällä direktiivillä on direktiivin 93/104/EY 14 artiklan mukaisesti etusija kyseisen direktiivin asiaa koskeviin säännöksiin nähden.

4. Tämä direktiivi täydentää asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännöksiä sekä tarvittaessa AETR-sopimuksen määräyksiä, joilla on etusija tämän direktiivin säännöksiin nähden.

### 3 artikla

#### Määritelmät

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

##### Tavoite

Tämän direktiivin tavoitteena on säätää työaikajärjestelyjä koskevista vähimmäisvaatimuksista maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden turvallisuuden ja terveyden suojelemiseksi sekä maantieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailuolosuhteissa ilmenevien erojen pienentämiseksi edelleen.

#### 2 artikla

##### Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa oleviin liikkuihin työntekijöihin, jotka osallistuvat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 tai sen asemesta AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan maantieliikenteen harjoittamiseen.

Tätä direktiiviä sovelletaan itsenäisiin kuljettajiin 23 päivästä maaliskuuta 2009, sanotun kuitenkin rajoittamatta seuraavan alakohdan soveltamista.

Komissio esittää viimeistään kaksi vuotta ennen kyseistä päivää kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomuksessa arvioidaan sitä, miten itsenäisten kuljettajien jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen sekä sosiaalisiin näkökohtiin. Kunkin jäsenvaltion liikenteen toimialan rakenteeseen ja maantieliikenneammatin työympäristöön liittyvät olosuhteet otetaan huomioon. Komissio esittää kertomuksen perusteella ehdotuksen, jolla on tarkoitus joko

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) 'työajalla':

1) liikkuvien työntekijöiden osalta työn aloittamisen ja lopettamisen välistä aikaa, jona hän on työpaikallaan, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa tämän määräämiä tehtäviä tai toimintoja eli

— kaikkiin maantieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa. Näitä tehtäviä ovat esimerkiksi:

i) ajoneuvon ajaminen,

ii) lastaus ja purkaminen,

iii) matkustajien auttaminen ajoneuvon nousemisessa tai siitä poistumisessa,

iv) puhdistustyöt ja tekninen huolto,

v) kaikki muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus tai täyttämään erityisesti kyseiseen kuljetukseen liittyvät oikeudelliset velvoitteet, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen valvonta sekä poliisi-, tulli-, maahantulo- ja muiden viranomaisten edellyttämien hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen.

— ajanjaksoja, jolloin hän ei voi vapaasti käyttää aikaansa ja jolloin hänen on oltava työpaikallaan valmiina aloittamaan työnsä ja jolloin hänellä on tiettyjä työhön liittyviä tehtäviä, erityisesti odotusajat lastauksen ja purkamisen yhteydessä, kun näiden ennakoitu kesto ei ole ennalta tiedossa, eli joko ennen lähtöä tai juuri ennen kyseisen ajanjakson tosiasiallista alkamista tai työmarkkinaosapuolten välillä neuvoteltujen ja/tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä määriteltyjen yleisten ehtojen mukaisesti.

2) itsenäisten kuljettajien osalta samaa määritelmää sovelletaan työn aloittamisen ja lopettamisen väliseen aikaan, jona itsenäinen kuljettaja on työpaikallaan, on asiakkaan käytettävissä ja suorittaa muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei suoraan liity erityisesti kyseiseen kuljetukseen.

Työaikana ei pidetä 5 artiklassa tarkoitettuja taukoja, 6 artiklassa tarkoitettua lepoaikaa sekä rajoittamatta sellaisen jäsenvaltioiden lainsäädännön tai sellaisten työmarkkinaosapuolten sopimusten soveltamista, joiden mukaan tällaisista ajanjaksoista on maksettava korvaus tai niitä on rajoitettava, tämän artiklan b alakohdassa tarkoitettua varallaoloaikaa.

b) 'varallaoloajalla':

— taukoihin ja lepoaikaan kuulumattomia ajanjaksoja, jolloin liikkuva työntekijä ei ole velvollinen olemaan työpaikallaan, mutta jolloin hänen on oltava käytettävissä, jos hänet mahdollisesti kutsutaan aloittamaan ajaminen tai jatkamaan sitä tai suorittamaan muita työtehtäviä. Erityisesti varallaoloaikana pidetään ajanjaksoja, jolloin liikkuva työntekijä saattaa lautalla tai junalla kuljetettavaa ajoneuvoa, sekä rajoilla vietettyjä tai liikennekielloista aiheutuvia odotusaikoja.

Näiden ajanjaksojen ja niiden ennakoitun keston on oltava etukäteen liikkuvan työntekijän tiedossa eli joko ennen lähtöä tai juuri ennen tarkasteltavan ajanjakson tosiasiallista alkamista tai työmarkkinaosapuolten välillä neuvoteltujen ja/tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä määriteltyjen yleisten ehtojen mukaisesti,

— ryhmässä ajavien liikkuvien työntekijöiden osalta kuljettajan vieressä tai makuualustalla vietettyä aikaa ajoneuvon ollessa liikkeellä.

c) 'työpaikalla':

— sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka palveluksessa maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimiva henkilö suorittaa työtehtäviään sekä sen toissijaisia toimipaikkoja yrityksen kotipaikasta tai pääasiallisesta toimipaikasta riippumatta,

— ajoneuvoa, jota maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimiva henkilö käyttää suorittaessaan työtehtäviään,

— mitä tahansa muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetukseen liittyvää toimintaa;

d) 'liikkuvilla työntekijöillä' liikkuvaan henkilöstöön kuuluvia työntekijöitä, mukaan lukien harjoittelijat ja oppisopimuskoulutuksessa olevat, jotka ovat maantieliikenteen matkustaja- tai tavarakuljetusta toisten lukuun tai omaan lukuunsa harjoittavan yrityksen palveluksessa;

e) 'itsenäisellä kuljettajalla' henkilöä, jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen maantieliikenteessä toisen lukuun yhteisön lainsäädännössä tarkoitettulla tavalla yhteisön luvan tai muun ammatillisen valtuutuksen turvin edellä mainittujen kuljetusten suorittamiseksi, joka voi työskennellä omaan laskuunsa ja joka ei ole sidottu työnantajaan työ sopimuksella tai muulla hierarkkisella suhteella, jolla on vapaus

järjestellä asiaan kuuluvaa toimintaansa, jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia saadusta liikevoitosta ja jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden itsenäisten kuljettajien kanssa yllä kauppasuhteita useisiin asiakkaisiin.

Tässä direktiivissä kuljettajia, jotka eivät täytä näitä kriteerejä, sitovat samat velvollisuudet ja he saavat samat oikeudet, jotka direktiivissä on säädetty työntekijöille;

f) 'maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivalla henkilöllä' liikkuvaa työntekijää tai itsenäistä kuljettajaa, joka toimii kyseisissä tehtävissä;

g) 'viikolla' ajanjaksoa, joka alkaa kello 00.00 maanantaina ja päättyy kello 24.00 sunnuntaina;

h) 'yöajalla' vähintään neljän tunnin mittaista ajanjaksoa, siten kuin se on määritelty kansallisessa lainsäädännössä, kello 00.00 ja kello 07.00 välisenä aikana;

i) 'yötyöllä' työtä, joka tehdään yöaikaan.

#### 4 artikla

#### Viikoittainen enimmäistyöaika

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta:

a) keskimääräinen viikoittainen työaika ei ylitä 48:aa tuntia. Yhden viikon enimmäistyöaika voi olla enintään 60 tuntia, edellyttäen että neljän kuukauden ajalta laskettu keskiarvo ei ylitä 48:aa viikkotuntia. Asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 olevan 6 artiklan 1 kohdan neljännen ja viidennen alakohdan säännöksillä tai tarvittaessa AETR-sopimuksen 6 artiklan 1 kappaleen neljännen kohdan määräyksillä on etusija tämän direktiivin säännöksiin nähden, edellyttäen että asianomaisten kuljettajien keskimääräinen viikoittainen 48 tunnin työaika ei ylitä neljän kuukauden jaksolla;

b) työaika muodostuu eri työnantajien palveluksessa tehtyjen työtuntien yhteismäärästä. Työnantajan on pyydyttävä liikkuvilta työntekijältä kirjallisesti laskelma toisen työnantajan palveluksessa työskennelystä ajasta. Liikkuvan työntekijän on annettava kyseiset tiedot kirjallisesti.

#### 5 artikla

#### Tauot

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivat henkilöt eivät missään tapauksessa työskentele pidempään kuin kuusi tuntia yhtäjaksoisesti ilman taukoa, tämän kuitenkin rajoittamatta 2 artiklan 1 kohdan soveltamista ja sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 säädetyn tai sen asemesta AETR-sopimuksessa määrätyn suojan tason varmistamista. Työaika on keskeytettävä vähintään 30 minuutin mittaisella tauolla, jos kokonaistyöaika on vähintään kuusi ja enintään yhdeksän tuntia, ja vähintään 45 minuutin tauolla, jos kokonaistyöaika on pitempi kuin yhdeksän tuntia.

2. Tautot voidaan jakaa vähintään 15 minuutin pituisiksi erillisiksi jaksoiksi.

#### 6 artikla

#### Lepoaika

Tässä direktiivissä oppisopimuskoulutuksessa olevia ja harjoittelijoita koskevat samat lepoaikaa koskevat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset tai sen asemesta AETR-sopimuksen määräykset kuin muita liikkuvia työntekijöitä.

#### 7 artikla

#### Yötyö

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että:

- yötyötä tehtäessä päivittäinen työaika on enintään kymmenen tuntia kullakin 24 tunnin ajanjaksolla;
- yötyö korvataan kansallisten säännösten, työehtosopimusten, työmarkkinaosapuolten välisten sopimusten ja/tai kansallisen käytännön mukaisesti edellyttäen, että tällainen korvaaminen ei ole omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta.

2. Viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2007 komissio arvioi 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti laatimansa selvityksen puitteissa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen säännösten vaikutuksia. Komissio liittää tarvittaessa kyseiseen selvitykseen aiheelliset ehdotukset.

3. Komissio esittää ammattikuljettajien, mukaan lukien yötyötä tekevät, koulutukseen liittyviä säännöksiä koskevan direktiiviehdotuksen, jossa määritellään koulutuksen yleiset periaatteet.

#### 8 artikla

#### Poikkeukset

1. Poikkeuksia 4 ja 7 artiklasta voidaan myöntää objektiivisista tai teknisistä tai työn järjestelyyn liittyvistä syistä työehtosopimuksin, työmarkkinaosapuolten välisin sopimuksin tai, jos tämä ei ole mahdollista, lailla, asetuksella tai hallinnollisin määräyksin edellyttäen, että asianomaisten työnantajien ja työntekijöiden edustajia kuullaan ja että kaikkia työmarkkinaosapuolten asiaankuuluvia vuoropuhelun muotoja pyritään edistämään.

2. Mahdollisuus poiketa 4 artiklasta ei saa johtaa yli kuuden kuukauden tasoittumisjakson käyttöönottoon laskettaessa keskimääräistä 48 tunnin viikoittaista enimmäistyöaikaa.

#### 9 artikla

#### Tiedottaminen ja kirjanpito

Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että:

- a) liikkuville työntekijöille tiedotetaan asiaankuuluvista kansallisista määräyksistä, yrityksen sisäisistä säännöistä ja työmarkkinaosapuolten välisistä sopimuksista, erityisesti työehtosopimuksista ja mahdollisista yrityskohtaisista sopimuksista, jotka on tehty tämän direktiivin perusteella, sanotun kuitenkin rajoittamatta työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuh-

teessa sovellettavista ehdoista 14 päivänä lokakuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/533/ETY<sup>(1)</sup> soveltamista;

- b) maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaika kirjataan, tämän kuitenkin rajoittamatta 2 artiklan 1 kohdan soveltamista. Kirjanpitoa on säilytettävä vähintään kahden vuoden ajan kyseessä olevan ajanjakson päättymisestä. Työnantajat vastaavat liikkuvien työntekijöiden työajan kirjaamisesta. Työnantajan on pyynnöstä annettava liikkuville työntekijöille jäljennös työaikakirjanpidosta.

#### 10 artikla

#### Edullisemmat määräykset

Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa tai ottaa käyttöön maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden turvallisuuden ja terveyden suojelun kannalta edullisempia lakeja, asetuksia tai hallinnollisia määräyksiä tai sallia liikkuvien työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden suojelun kannalta edullisempien työehtosopimusten tai työmarkkinaosapuolten välillä tehtyjen muiden sopimusten soveltaminen tai edistää niiden soveltamista. Tämän direktiivin täytäntöönpano ei ole asiallinen peruste heikentää 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen työntekijöiden suojelun yleistä tasoa.

#### 11 artikla

#### Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on määriteltävä seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan jos tämän direktiivin nojalla annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan, ja varmistettava tarvittavin toimenpitein, että seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

#### 12 artikla

#### Neuvottelut kolmansien maiden kanssa

Jotta tämän direktiivin säännöksiä vastaavia sääntöjä sovellettaisiin yhteisön ulkopuolisiin maihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa oleviin liikkuviin työntekijöihin, yhteisö aloittaa heti tämän direktiivin voimaantultua neuvottelut asianomaisten kolmansien maiden kanssa.

#### 13 artikla

#### Kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle joka toinen vuosi kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja ilmoitettava työmarkkinaosapuolten näkökannat. Kertomuksen on oltava komissiolla viimeistään kertomuksen kattaman kaksivuotiskauden päättymistä seuraavan syyskuun 30 päivänä. Kaksivuotiskausi on sama kuin asetuksen (ETY) N:o 3820/85 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kausi.

<sup>(1)</sup> EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32.

2. Komissio laatii joka toinen vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa ja alan kehityksestä. Komissio toimittaa kertomuksen Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle.

#### 14 artikla

#### Loppumääräykset

1. Jäsenvaltioiden on annettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2005 tai varmistettava, että työmarkkinaosapuolet ovat kyseiseen päivään mennessä toteuttaneet sopimuksin tarpeelliset järjestelyt samalla kun jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet, joiden avulla ne voivat koko ajan taata tässä direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttamisen.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina ne kansalliset säännökset, jotka ne ovat antaneet tai antavat tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä.

3. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tavaroiden lähettäjät, rahdin huolitsijat, hankkijat, alihankkijat ja liikkuvia työntekijöitä käyttävät yritykset noudattavat tämän direktiivin asiaa koskevia säännöksiä.

#### 15 artikla

#### Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

#### 16 artikla

#### Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 11 päivänä maaliskuuta 2002.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

P. COX

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

J. PIQUÉ I CAMPS