

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta”

KOM(2011) 451 lopullinen – 2011/0196 COD

(2012/C 43/18)

Esittelijä: **Jan SIMONS**

Euroopan unionin neuvosto päätti 1. syyskuuta 2011 ja Euroopan parlamentti 29. syyskuuta 2011 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 ja 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta

KOM(2011) 451 lopullinen – 2011/0196 COD.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 23. marraskuuta 2011.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 7.–8. joulukuuta 2011 pitämässään 476. täysistunnossa (joulukuun 7. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 136 ääntä puolesta ja 1 vastaan 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Komitea on yleisesti ottaen mielissään ehdotuksesta asetukseksi tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 muuttamisesta ja autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevan asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta – ennen kaikkea siksi, että kyseinen toimenpide edistää tieliikenneturvallisuutta, parantaa autonkuljettajien työskentelyolosuhteita ja tekee maantieliikenteen kuljetusyritysten välisestä kilpailusta oikeudenmukaisempaa.

1.2 Komitea suhtautuu myönteisesti komission kaavailemaan kuljettajakorttien ominaisuuksien liittämiseen ajokortteihin, minkä on tarkoitus parantaa järjestelmän turvallisuutta ja keventää hallinnollista taakkaa, sikäli kuin se on käytännössä mahdollista. Tämä koskee myös 6 artiklassa mainittua mahdollisuutta integroida digitaalinen ajopiirturi älykkäisiin liikennejärjestelmiin (ITS), jotta muut ITS-sovellukset pystyisivät helpommin hyödyntämään ajopiirturin kirjaamia ja tuottamia tietoja.

1.3 Komitea kannattaa niin ikään lainsäädännön muuttamista koskevan ehdotuksen avulla luotavaa etäyhteyksimahdollisuutta ajopiirtureihin tarkastusten suorittamista varten, jolloin sääntöjä noudattavat autonkuljettajat pystyvät välttämään kohdistetut tarkastukset.

1.4 Komitea on tyytyväisenä perehtynyt ehdotettuihin 7–16 artiklaan, jotka koskevat tyyppihyväksyntää. Se pitää niitä erinomaisena esimerkkinä siitä, miten unionin säännöksissä esitetään selkeästi ja tyhjentävästi tehtävät, jotka jäsenvaltioiden on niiden mukaisesti täytettävä.

1.5 19 artiklan 4 kohdassa komissio ehdottaa koko Eurooppaa koskevaa korjaamojen digitaalisten ajopiirturien markkinoille pääsyn rajoittamista siten, ettei kuljetusyrityksen oma

korjaamo saa hoitaa omien vaan pelkästään toisten omistamien ajoneuvojen laitteita, jotta vältetään eturistiriitoja, vaikka komissio ei niistä esitäkään näyttöä. Koska tällaisella markkinoita rajoittavalla toimenpiteellä voi olla kustannuksia kohottava vaikutus, rajoituksesta tulisi mahdollisesti voida päättää jäsenvaltiokohtaisesti, kuten 4 kohdan ensimmäisessä virkkeessä todetaan, ja riippumattoman, tätä tarkoitusta varten hyväksytyin laitoksen on toimitettava korjauksia ja kalibrointia koskeva vaatimustenmukaisuustodistus.

1.6 Komissio ehdottaa, että asetuksen rikkomistapauksissa kuljetusyrityksiä pidetään vastuullisina, kun otetaan kuitenkin huomioon mahdollinen näyttö siitä, että kuljetusyritystä ei kohutuudella voida pitää vastuullisena tehdystä rikkomuksesta. Komitea pitää tätä oikeudenmukaisena järjestelynä.

1.7 Komitea katsoo, että asetusta ja sen liitteitä tulevaisuudessa tarkistettaessa tulee nyt ehdotetun asetuksen 40 artiklassa mainitun komitean ja työmarkkinaosapuolten olla työssä mukana.

1.8 Komitea katsoo, että tuleva eurooppalaisen satelliitin välityksellä tapahtuva viestintä mahdollistaa kenties sellaisten muunkinlaisten valvontamekanismien käytön, jotka käyvät ajan mittaan edullisemmiksi, ovat luotettavampia ja vievät vähemmän ohjaamotilaa sekä tekevät valvonnan suorittamisesta helpompaa. Komitea kehottaa komissiota selvittämään, pystytäänkö digitaaliselle ajopiirturille asetettavien tavoitteiden laatusaavuttamaan tai mieluiten jopa ylittämään, jos esimerkiksi hyödynnetään tähän tarkoitukseen kehitettyä ohjelmistoa ajotietokoneessa, jollainen jo nykyään on monissa kuorma-autoissa.

2. Johdanto

2.1 Komissio julkisti 19. heinäkuuta 2011 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (KOM(2011) 451 lopullinen). Euroopan parlamentti ja neuvosto pyysivät Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artiklan nojalla Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa antamaan aiheesta lausunnon.

2.2 Komitea täyttää toiveen mielellään, koska se jakaa komission käsityksen, että ajopiirturijärjestelmän ja siihen perustuvan valvonnan kehittäminen on tärkeää seuraavista syistä.

2.3 Ajopiirturijärjestelmä parantaa maantieliikenteen turvallisuutta, koska se mahdollistaa tarkemman käsityksen muodostamisen maantiekuljetusten autonkuljettajien ajo- ja lepoajoista.

2.4 Se parantaa osaltaan autonkuljettajien työskentelyolosuhteita.

2.5 Sen on määrä tehdä maantieliikenteen kuljetusyritysten välisestä kilpailusta oikeudenmukaisempaa.

2.6 Ajopiirtureiden kehittäminen kustannustehokkaammiksi on yksi keskeisiä osa-alueita liikennettä koskevassa, 28. maaliskuuta 2011 annetussa valkoisessa kirjassa kuvatussa komission strategiassa, jolla pyritään edelleen integroimaan maantieliikenteen kuljetusmarkkinoita ja parantamaan maantieliikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja kilpailukykyä.

2.7 Nykyään on vielä kahdentyyppisiä ajopiirtureita noin 6 miljoonan autonkuljettajan käytössä: ennen 1. toukokuuta 2006 markkinoille tulleissa ajoneuvoissa käytetään edelleen analogista ajopiirturia (vuodesta 1985 lähtien), mutta 1. toukokuuta 2006 jälkeen on markkinoille tuotujen ajoneuvojen ollut oltava digitaalisella ajopiirturilla varustettuja.

3. Yleisiä huomioita

3.1 Komitea on yleisesti ottaen mielissään ehdotuksesta asetukseksi tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen N:o 3821/85 muuttamisesta ja autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevan asetuksen N:o 561/2006 muuttamisesta. Ennen muuta säädösehdotuksen tavoitteet ovat komitean mieleen: asetuksen muuttamisesta se pitää erityisesti siksi, että kyseinen toimenpide edistää tieliikenneturvallisuutta, parantaa autonkuljettajien työskentelyolosuhteita ja tekee maantieliikenteen kuljetusyritysten välisestä kilpailusta oikeudenmukaisempaa.

3.2 Komissio esittää asetuksen muuttamista koskevan säädösehdotuksensa 27 artiklassa kuljettajakorttien ominaisuuksien liittämistä ajokortteihin, minkä on tarkoitus parantaa järjestelmän turvallisuutta ja keventää hallinnollista taakkaa tuntuvasti. Kuljettajat eivät silloin todennäköisesti halua käyttää ajokorttiaan vilpillisissä yhteyksissä. Aikomuksena on tehdä vähäisiä muutoksia ajokorteista annettuun direktiiviin (2006/126/EY) siten, että ne hyväksytään samanaikaisesti nyt tarkasteltavana olevan asetusehdotuksen kanssa. Komitea pitää hanketta kannatettavana sikäli kuin se on toteutettavissa käytännössä.

3.3 Komitea on tyytyväisenä perehtynyt ehdotettuihin 7–16 artiklaan, jotka koskevat tyyppihyväksyntää. Se pitää niitä erinomaisena esimerkkinä siitä, miten unionin säännöksissä esitetään selkeästi ja tyhjentävästi tehtävät, jotka jäsenvaltioiden on niiden mukaisesti täytettävä.

4. Erityisiä huomioita

4.1 Soveltamisalan osalta (3 artikla) viitataan asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan sekä siihen sisältyviin työ- ja sosiaalialan säännöksiin, minkä lisäksi jäsenvaltioille myönnetään kyseisen 3 artiklan 4 kohdassa mahdollisuus vaatia valvontalaitteiden asentamista kaikkiin ajoneuvoihin, eli siten myös alle 3,5 tonnin painoisiin. Komitean mielestä ajatus on kannatettava.

4.2 Ehdotetussa asetuksessa mahdollistetaan etäyhteys ajopiirtureihin tarkastusten suorittamista varten, mikä antaa ennen ajoneuvon pysäyttämistä tienvarsitarkastusta varten valvontaviranomaisille viitteitä siitä, noudatetaanko lainsäädäntöä. Tämä mahdollistaisi sen, että sääntöjä noudattavat autonkuljettajat välttävät kohdistetut tarkastukset. Komitea kannattaa tätä toimintamallia, joka mainitaan 5 artiklassa.

4.2.1 ETSK kiinnittää huomiota tietosuojaa koskevaan keskeiseen kysymykseen, jota Euroopan tietosuojavaltuutettu painotti 6. lokakuuta 2011 (EDPS/11/9). Olisi estettävä toimialaa kehittämästä yksityisyyttä haittaavia menetelmiä niin kauan kuin teknisten määrittelyiden ajantasaistaminen on kesken ja selkeät säännökset kuljettajatietojen käytöstä ja tallentamisesta puuttavat.

4.3 Ajoneuvon olinpaikkaa koskevien tarkkojen tietojen automaattinen kirjaaminen maailmanlaajuisista satelliittipaikantamisjärjestelmää (GNSS) käyttäen käynnistyy, kun puheena olevan asetuksen voimaantulo on kulunut 48 kuukautta. Tämä säännös antaa komission mukaan valvontaviranomaisille lisää tietoja, joiden avulla voidaan tarkastaa, että työ- ja sosiaalilainsäädäntöä noudatetaan. Kyseisestä mahdollisuudesta mainitaan 4 artiklassa. Komitea olettaa, että 40 artiklassa mainittu komitea (asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea) antaa tähän panoksensa yhteistyössä komission kanssa.

4.4 Komitea suhtautuu myönteisesti 6 artiklassa mainittuun mahdollisuuteen varmistaa digitaalisten ajopiirtureiden yhteentoimivuus älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) kanssa, minkä myötä muiden ITS-sovellusten avulla on helpompaa tarkastella kirjattuja ja ajopiirturin tuottamia tietoja.

4.5 19 artiklan 4 kohdassa komissio pyrkii korjaamoiden luotettavuuden parantamiseen vahvistamalla korjaamoiden hyväksyntää koskevaa oikeuskehystä. Yksi ehdotuksista aiheuttaa sen, että niissä tapauksissa, joissa suuret kuljetusyritykset toimivat myös digitaalisten ajopiirtureiden korjaamoina ja kalibroijina, eivät kyseiset yritykset tulevaisuudessa enää saa menetellä siten omien ajoneuvojensa suhteen. Siten on määrä välttää mahdollisen eturistiriidan syntyminen. Koska tällaisella markkinoita rajoittavalla toimenpiteellä voi olla kustannuksia kohottava vaikutus, rajoituksesta tulisi mahdollisesti voida päättää jäsenvaltiokohtaisesti, kuten 4 kohdan ensimmäisessä virkkeessä todetaan, ja riippumattoman, tätä tarkoitusta varten hyväksytyin laitoksen on toimitettava korjauksia ja kalibrointia koskeva vaatimustenmukaisuustodistus.

4.6 29 artiklassa säädetään, että kuljetusyritys on vastuussa kuljettajiensa tekemistä kyseisen asetuksen rikkomuksista, ellei pystytä esittämään mahdollista näyttöä siitä, että kuljetusyritystä ei kohtuudella voida pitää vastuullisena tehdystä rikkomuksesta, Komitea pitää tämäntyyppistä vastuukysymyksiä koskevaa järjestelyä asianmukaisena.

4.7 Komitea on tyytyväinen komission säädösehdotuksen 30–36 artiklan tekstiin. Niiden säännökset koskevat kuljettajakortin ja piirturilevyn käyttöä, sekä muita asiakirjoja, jotka autonkuljettajan on pidettävä mukanaan, sekä valvontaviranomaisen kouluttamista. Komitea pitää viimeksi mainittua näkökohtaa erityisen myönteisenä. Sehän on omiaan edistämään EU:n lainsäädännön noudattamisen yhdenmukaisempaa ja tuloksekkaampaa valvontaa.

4.8 Komission ehdottaman säädöksen 37 artikla koskee seuraamuksia. Komission ehdottaman tekstin 3 kohdassa todetaan, että jäsenvaltioiden on säädettävä direktiivissä 2009/5/EY määritellyille vakaville rikkomisille kaikkein vakavin seuraamus, jota asianomaisessa jäsenvaltiossa sovelletaan maantieliikenteen lainsäädännön rikkomuksiin. Komitea pitää komission ehdotusta kannatettavana.

4.9 Komissio esittää säädösehdotuksen 38–40 artiklassa, että se valtuutetaan toimimaan liitteiden I, I B ja II mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Komitea puolestaan puoltaa toimintatappaa, jonka mukaan 40 artiklassa mainittu komitea tekee mukauttamista koskevia esityksiä ja että työmarkkinaosapuolet kutsutaan osallistumaan komitean kokouksiin.

4.10 Komitea suhtautuu myönteisesti komission ehdottaman säädöksen 41 artiklaan ajopiirtureita koskevan keskusteluforumin, *Tachograph Forumin*, perustamisesta. Siihen kuuluisivat paitsi jäsenvaltioiden asiantuntijat myös sellaiset kolmansien maiden asiantuntijat, joiden kotimaat ovat kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (AETR) osapuolia. Tarkoituksena on kytkeä asiaa koskeva EU-maiden ja AETR-maiden lainsäädäntö ja tekninen toteutus tiiviimmin yhteen.

4.11 Tarkasteltavana olevan ehdotuksen myötä komissio jatkaa valitsemallaan linjalla eli tekee uusia ehdotuksia digitaalisen ajopiirturin tekniseksi kehittämiseksi. Komitea aprikoi, mahdollistaako tuleva eurooppalaisen satelliitin välityksellä tapahtuva viestintä sellaisten muunkinlaisten valvontamekanismien käytön, jotka käyvät ajan mittaan edullisemmiksi, ovat luotettavampia ja vievät vähemmän ohjaamotilaa sekä tekevät valvonnan suorittamisesta helpompaa. Komitea ehdottaa komissiolle, että tämä selvittää, pystytäänkö digitaaliselle ajopiirturille asetettavien tavoitteiden laatutaso saavuttamaan tai mieluiten jopa ylittämään,

jos esimerkiksi hyödynnetään tähän tarkoitukseen kehitettyä ohjelmistoa ajotietokoneessa, jollainen jo nykyään on monissa kuorma-autoissa. Komitea tarkoittaa tällöin kaikkien lainsäädäntöön perustuvien ja liiketoiminnan vaatimien tehtävien suorittamista tiettyä kokonaisuutena, yhdellä ja samalla laitteella kuorma-auton ohjaamosta käsin.

4.12 Asetus 561/2006, joka on sellaisenaan suoraan voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, on saanut jatkokseen erilaisista tulkinnanvaraisista kysymyksistä vielä kuutisen kappaletta ohjeita (engl. *guidance notes*), jotka tosin eivät ole sitovia. Niitä ovat laatineet mm. valvontaviranomaiset ja niitä on osoitettu valvontaviranomaisille. Niistä huolimatta vaikuttaa siltä, ettei kaikista erilaisista asetuksen täytäntöönpanoa koskevista, juuri mainittujen valvontaviranomaisten tekemistä tulkinnoista ole vielääkään päästy eroon. Komitea suosittaa, että eroavuudet poistetaan, mieluiten vielä ennen uuden muutetun asetuksen voimaantuloa oletettavasti aikaisintaan kahden vuoden kuluttua, jotta valvonnan suorittamisessa päästään tosiasialliseen yhdenmukaisuuteen.

4.13 Komitealla on vielä kolme huomiota esitettävänä. Tosin ne eivät liity nyt puheena olevien kahden ja myöhemmin kolmen muutettavan asetuksen aihepiireihin mutta voivat komitean mielestä siitä huolimatta mainiosti tulla mainituksi tässä lausunnossa.

4.13.1 Ajoneuvoihin asennetut painontunnistimet voisivat antaa ylikuormasta hälytyksen, mistä sekä rahdinkuljettaja että valvontaviranomaiset voisivat saada hyötyä.

4.13.2 Komitean piirissä on esitetty ehdotus, että digitaalisen valvontalaitteen tulisi kirjata rahtiajon alku- ja päätepiste myös maailmanlaajuisista satelliittipaikantamisjärjestelmää (GNSS) käyttäen. Se parantaisi jäsenvaltioiden mahdollisuuksia valvoa kabotaasia. Sen lisäksi on muistutettu, että vuonna 2014, ellei jo aiemmin, kabotaasi sallitaan rajoittamattomasti, kuten todetaan vuonna 2011 julkistetussa ja komitean myös tässä yhteydessä tukemassa valkoisessa kirjassa.

4.13.3 Komitea on aina kannattanut sitä, että rajatylittäviä kuljetuksia koskevia sääntöjä sovelletaan ja niiden noudattamista valvotaan yhdenmukaisesti. Nämä tekijät ovat merkityksellisiä. Onhan selvää, että oikeudenmukainen kilpailu kuljetusyritysten välillä on mahdollista vain, mikäli säännökset ja niiden valvonta ovat EU:ssa yhdenmukaiset. Tarkasteltavana olevat asetusehdotukset ovat, tässä lausunnossa esitetyistä muutamista kriittisistä huomioista huolimatta, esimerkki siitä, miten mainitun kaltainen yhdenmukaistaminen käy päinsä. Komitea kehottaa kiinnittämään asiaan vastedes samanvertaisesti huomiota – niin lainsäädäntöä laadittaessa kuin sitä muutettaessa.

Bryssel 7. joulukuuta 2011

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Staffan NILSSON