EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

2011/0196 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1.

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle (asiakirja KOM(2011) 451 final – 2011/0196(COD):	19.7.2011
Päivä, jona alueiden komitea on antanut lausuntonsa:	Ei lausuntoa
Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa:	7.12.2011
Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa:	3.7.2012
Päivä, jona neuvosto on hyväksynyt neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaa koskevan poliittisen yhteisymmärryksen:	29.10.2012
Päivä, jona neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta on vahvistettu:	15.11.2013 (?)

2. KOMISSION EHDOTUKSEN TAVOITE

Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen neuvostolle ja Euroopan parlamentille 19. heinäkuuta 2011. Ehdotuksella muutetaan tieliikenteen valvontalaitteista 20. joulukuuta 1985 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85. Lisäksi ehdotuksella muutetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 15. maaliskuuta 2006 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006. Ehdotukseen liittyy komission tiedonanto "Digitaalinen ajopiirturi: Etenemissuunnitelma tulevaisuudessa toteutettaville toimille", joka toimitettiin ehdotuksen kanssa samanaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Ehdotuksessa esitetään digitaaliseen ajopiirturiin useita teknisiä parannuksia, kuten satelliittipaikannusjärjestelmän (GNSS) käyttöä, valvonnassa käytettävää etäviestintää sekä ITS-rajapintoja, jotka mahdollistavat sen, että digitaalisen ajopiirturin tuottamia tietoja

voidaan käyttää on-board-tietokoneissa myös muihin tarkoituksiin kuin ajoaikojen valvontaan.
Ajopiirtureiden uusi sukupolvi ("älykkäät ajopiirturit") otettaneen käyttöön vuosina 2018–2019.

Tarkistuksella parannetaan myös muita näkökohtia. Siinä annetaan uusia sääntöjä, jotka liittyvät korjaamojen luotettavuuden parantamiseen, kuljettajakortteja koskevien tietojen vaihtamiseen jäsenvaltioiden välillä (TACHOnet-järjestelmä), ajopiirturikorttien yksilöimiseen yhdistämällä ne ajokortteihin, valvojien koulutusta koskeviin sääntöihin sekä seuraamusten yhdenmukaistamiseen. Lisäksi siinä sovelletaan samaa 100 kilometrin sädettä kaikkiin ajoaikoja koskeviin etäisyyteen perustuviin poikkeuksiin, joita jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön (asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artikla).

Euroopan tietosuojavaltuutettu antoi lausunnon komission ehdotuksesta 5. lokakuuta 2011. Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto annettiin 7. joulukuuta 2011, ja alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa tai selvitystä.

Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta nimitti esittelijäksi Silvia-Adriana Ticău (Romania, S&D). Äänestys täysistunnossa tapahtui 3. heinäkuuta 2012. (Ks. SP (2012) 449/2.)

Neuvosto pääsi asiasta poliittiseen yhteisymmärrykseen 29. lokakuuta 2012 Kyproksen puheenjohtajakaudella.

3. HUOMAUTUKSET NEUVOSTON KANNASTA

3.1. Yleiset huomautukset neuvoston kannasta

Yleisesti ottaen komissio pitää myönteisenä neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaa, koska tämä kanta vastaa komission alkuperäisen ehdotuksen päätavoitteita eli ajopiirturijärjestelmän turvallisuuden lisäämistä (petosten määrän ja ajopiirturin peukaloinnin vähentämistä), hallinnollisten kustannusten vähentämistä ja järjestelmän valvonnan tehostamista. Neuvoston tarkistukset pohjautuvat lisäanalyysiin joidenkin komission ehdottamien toimenpiteiden odotetuista vaikutuksista. Niissä näkyy se, että jäsenvaltiot pitävät tärkeänä kaikkein kustannustehokkaimpien toimenpiteiden soveltamista, sekä se, että asetuksessa on tarpeen parantaa henkilötietojen suojaa ja selventää ajopiirturin teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia koskevia säännöksiä. Neuvoston tarkistuksista keskusteltiin pitkään, ja komissio on hyväksynyt ne.

Komissio ei vastusta lopullista tekstiä, joka on tulosta lainsäädäntövallan käyttäjien neuvotteluista, mutta se antaa kuitenkin lausumat kolmesta näkökohdasta, joiden osalta se neuvottelujen aikana ilmaisi toistuvasti olevansa eri mieltä. Kyseiset lausumat ovat liitteenä.

3.2. Komission yksityiskohtaiset huomautukset

3.2.1. Säädöksen luonne (delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset)

Jotta voidaan hyväksyä tekniset eritelmät tulevaan älykkääseen ajopiirturiin, komissio ehdotti, että komissiolle olisi siirrettävä valta antaa säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden I, I B ja II mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen ja liitteen I B täydentämiseksi olinpaikkaa koskevien tietojen automaattista kirjaamista, etäyhteyden mahdollistamista ja ITS-järjestelmän rajapinnan varmistamista koskevilla teknisillä eritelmillä (komission ehdotuksen 4, 5, 6 ja 38 artiklat).

Parlamentin kanssa käytyjen neuvottelujen jälkeen lainsäädäntövallan käyttäjät päättivät sisällyttää edellä mainittujen liitteiden keskeiset tekniset vaatimukset asetuksen tekstiin, jonka

pohjalta komission tulisi myöhemmin vahvistaa asiaankuuluvat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä, jotta varmistetaan yhdenmukainen soveltaminen kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. Tästä syystä asetuksen tekstiin, josta komissio on samaa mieltä, lisättiin säännöksiä, jotka koskevat määritelmiä, teknisiä vaatimuksia ja kirjattavia tietoja, digitaalisen ajopiirturin toimintoja sekä näyttöä ja varoitusta. Komissio katsoi neuvottelujen koko ajan, että on tarpeen käyttää delegoituja säädöksiä.

Komissio ei vastusta sitä, että teksti hyväksytään lainsäädäntövallan käyttäjien sopimalla tavalla. Komissio muistuttaa kuitenkin lausumassa (liitteenä), että unionin tuomioistuin tutkii parhaillaan asiassa ”biosidit” SEUT-sopimuksen 290 ja 291 artiklan soveltamisalojen välistä rajanvetoa.

3.2.2. Tekniset muutokset

Komissio hyväksyy neuvoston ja parlamentin sopimat tarkistukset seuraavista teknisistä kysymyksistä:

(a) Sijainnin kirjaaminen (8 artikla)

Komissio on tyytyväinen sijainnin koskevien tietojen kirjaamiseen kolmen tunnin välein kertyneellä yhteenlasketulla ajoajalla, jotta varmistetaan se, että maantieliikenteen ammattikuljettajat noudattavat paremmin voimassa olevaa lainsäädäntöä.

(b) Tarkastajien varustaminen etäyhteysteknologialla varhaista havaitsemista varten (9 artikla)

Kun on kulunut 15 vuotta älykkään ajopiirturin käyttöönotosta, jäsenvaltioiden on asetettava valvontaviranomaistensa käyttöön etälaitteet asianmukaisessa määrin. Tällöin on otettava huomioon myös jäsenvaltioiden kansalliset noudattamisen valvontaa koskevat strategiat. Kyseiseen päivämäärään saakka valvontaviranomaisten varustaminen etäyhteysteknologialla on valinnaista.

(c) ITS-rajapinta (10 artikla)

Neuvoston mielestä on olennaista säilyttää riittävä joustovara, jotta kuljetusyritykset voivat edelleen valita, yhdistävätkö ne ajopiirturin ulkoisiin laitteisiin. Näin ollen neuvosto esittää, että ajopiirturit voidaan varustaa standardien mukaisilla rajapinnoilla, jotka mahdollistavat sen, että ajopiirturin kirjaamia tai tuottamia tietoja voidaan käyttää ulkoisessa laitteessa tietyin edellytyksin. Lisäksi neuvoston tekstissä selvennetään, että rajapintaan yhdistetyllä ulkoisella laitteella pääsee tarkastelemaan henkilötietoja vain, jos kuljettajalta, jota tiedot koskevat, on saatu siihen nimenomainen suostumus.

Komissio hyväksyi edellä mainitut tarkistukset, jotka ovat askel oikeaan suuntaan, mutta varoitti lainsäädäntövallan käyttäjiä siitä, että ITS-rajapinnan tekeminen vaihtoehtoiseksi vähentää huomattavasti alkuperäisen ehdotuksen tarkoitusta.

(d) Painotunnistimien liittäminen älykkääseen ajopiirturiin (johdanto-osan 6 kappale)

Neuvoston tavoin komissio ei yhdy parlamentin arvioon siitä, että painotunnistimien liittäminen älykkäisiin ajopiirtureihin parantaa suoraan ajo- ja lepoaikojen valvontaa. Tämän vuoksi komissio hyväksyy asian sisällyttämiseen ainoastaan johdanto-osan kappaleeseen. Siinä viitataan yleisesti tulevaan arviointiin, jonka komissio suorittaa selvittääkseen, miten painotunnistimien avulla voidaan mahdollisesti parantaa

tieliikennelainsäädännön vaatimusten noudattamista.

(e) Ulkomailla asuville kuljettajille myönnettävä kuljettajakortti (26 artikla 4 kohta)

Komissio on samaa mieltä uudesta säännöksestä, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat tietyissä olosuhteissa myöntää tilapäisen kuljettajakortin, jota ei voida uusia ja joka on voimassa enintään 185 päivää. Tämä uusi säännös tarjoaa käytännöllisen ratkaisun operationaaliseen ongelmaan. Se kattaa niiden kuljettajien tilanteen, joilla ei ole pysyvää asuinpaikkaa jäsenvaltiossa eikä valtiossa, joka on AETR-sopimuksen sopimuspuolena, mutta jotka suorittavat tilapäisiä kuljetustehtäviä EU:ssa taikka joilla on EU:n kansalaisuus muttei pysyvää asuinpaikkaa EU:ssa ja joilla sen vuoksi on vaikeuksia saada tavanomainen kuljettajakortti.

(f) Digitaalisten ajopiirtureiden asentaminen ajoneuvoihin jälkikäteen (3 artiklan 4 kohta)

Komission alkuperäinen ehdotus ei sisältänyt säännöksiä älykkäiden ajopiirtureiden asentamisesta ajoneuvoihin jälkikäteen, mutta komissio voi hyväksyä periaatteen varustaa kaikki ajoneuvot uudella älykkäällä ajopiirturilla, jos käytännön seuraukset ovat hallittavissa.

3.2.3. Muut kuin tekniset tarkistukset, jotka liittyivät ajopiirturijärjestelmän toimintaan

(a) Poistetaan vaatimus, jonka mukaan kuljettajien on esitettävä lomakkeita, joilla he todistavat toimintansa silloin, kun he eivät ole ajoneuvossa (34 artiklan 3 kohta).

Komissio tukee tätä, koska se vähentää hallinnollista rasitetta.

(b) Valvontaviranomaisten asianmukaiset välineet ja kouluttaminen (38 ja 39 artikla)

Komissio hyväksyy tämän osalta lainsäädäntövallan käyttäjien välisten neuvottelujen tulokset.

Komissio hyväksyi tämän kannan ja aikoo asetuksen hyväksymisen jälkeen toteuttaa valvontaviranomaisten koulutuksen ja jatkokoulutuksen sisältöä määrittäviä toimenpiteitä. Kyseinen sisältö on sisällytettävä tarkastajille jäsenvaltioissa annettavaan koulutukseen.

(c) Korjaamoiden luotettavuuden parantaminen (24 artikla)

Komissio hyväksyy sen, että harvennetaan korjaamoiden ajopiirturin käsittelyssä soveltamien menettelyjen säännöllisten tarkastusten suorittamisväliä vuodesta kahteen vuoteen, koska säilytetään komission alkuperäinen ehdotus tehdä 10 prosentille korjaamoista teknisiä tarkastuksia ilmoittamatta niistä ennalta, samoin kuin korjaamokortin voimassaoloaika (yksi vuosi).

3.2.4. Muut kuin tekniset tarkistukset, jotka liittyvät tietosuojasäännöksiin, sääntöjen rikkomuksiin ja voimaantulopäivämäärään

(a) Tietosuojan vahvistaminen (7 artikla)

Komissio hyväksyy uudet säännökset henkilötietojen suojaamisesta.

(b) Rikkomusten ja seuraamusten yhdenmukaistaminen (41 artikla)

Komissio hyväksyy tämän osalta lainsäädäntövallan käyttäjien välisten neuvottelujen tulokset.

(c) Kuljetusyritysten vastuu (33 artikla)

Komissio hyväksyy tämän osalta lainsäädäntövallan käyttäjien välisten neuvottelujen tulokset.

(d) Voimaantulo (48 artikla)

Komissio hyväksyy tämän osalta lainsäädäntövallan käyttäjien välisten neuvottelujen tulokset. Älykäs ajopiirturi vaaditaan ensirekisteröidyiltä ajoneuvoilta 40 kuukauden jälkeen älykästä ajopiirturia koskevien teknisten eritelmien voimaantulosta. Komissio aikoo vahvistaa nämä eritelmät viimeistään kahden vuoden kuluttua uuden asetuksen julkaisemisesta.

3.2.5. Muutokset tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettuun asetukseen (EY) N:o 561/2006

Komissio on tyytyväinen siihen, että sen asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohtaan ehdottamat muutokset, joiden perusteella asetuksen säännöksiin voidaan tietyin edellytyksin myöntää poikkeuksia 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikkakunnasta, säilytettiin, ja se on samaa mieltä pienimuotoista toimintaa varten myönnettävän poikkeuksen sisällyttämisestä asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklaan, jossa määritetään kyseisen asetuksen soveltamisala.

4. KOMISSION PÄÄTELMÄT

Nyt tarkasteltava ehdotus on erityisen tärkeä 28. maaliskuuta 2011 annetussa tiedonannossa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Useiden säännösten heikentämisestä huolimatta komissio katsoo edelleen, että neuvoston kanta kuvastaa komission ehdotuksen päätavoitteita, joten sen näkemyksenä on, että lainsäädäntöprosessi olisi saatettava päätökseen Euroopan parlamentin äänestyksessä sen toisen käsittelyn varhaisessa vaiheessa, jonka 14. toukokuuta 2013 pidetyn epävirallisen kolmikantakokouksen tulosten perusteella olisi vastattava neuvoston kantaa.

KOMISSION LAUSUMAT

Komission lausuma asetuksesta (EY) N:o 561/2006

Ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön tehokkaan ja yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi komissio seuraa jatkossakin tarkasti kyseisen lainsäädännön täytäntöönpanoa ja tekee asianmukaiset aloitteet tarpeen mukaan.

2) Komission lausuma täytäntöönpanosäädöksistä

Komissio katsoo, että tulevilla säädöksillä, joiden osalta komissiolle on annettu valta hyväksyä lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävällä säädöksellä ajopiirtureita, ajopiirturikortteja ja piirturilevyjä koskevia yksityiskohtaisia säännöksiä ja eritelmiä sekä tyyppihyväksyntävaatimuksia, pyritään täydentämään perussäädöksessä vahvistettuja teknisiä eritelmiä, ja sen vuoksi kyseisten säädösten olisi oltava SEUT-sopimuksen 290 artiklan perusteella hyväksyttäviä delegoituja säädöksiä. Komissio ei vastusta sitä, että teksti hyväksytään lainsäädäntövallan käyttäjien sopimalla tavalla. Komissio muistuttaa kuitenkin, että unionin tuomioistuin tutkii parhaillaan asiassa ”biosidit” SEUT-sopimuksen 290 ja 291 artiklan soveltamisalojen välistä rajanvetoa.

3) Komission lausuma asetuksen (EY) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan 2 alakohdan b alakohdan soveltamisesta

Komissio korostaa, että on asetuksen (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13) hengen ja kirjaimen vastaista vedota järjestelmällisesti 5 artiklan 4 kohdan 2 alakohdan b alakohtaan. Edellä mainittua säännöstä tulisi käyttää ainoastaan, mikäli ilmenee erityinen tarve poiketa periaatteesta, jonka mukaan komissio voi hyväksyä ehdotuksen täytäntöönpanosäädökseksi, jollei lausuntoa ei ole annettu. Kun otetaan huomioon, että kyseessä on poikkeus 5 artiklan 4 kohdassa määriteltyyn periaatteeseen, toisen alakohdan b alakohtaan vetoamista ei voida pitää puhtaasti lainsäätäjän harkintavallan käyttämisenä, vaan se on tulkittava rajoittavasti ja täten perusteltava.

Vaikka komissio panee merkille Euroopan parlamentin ja neuvoston sopimuksen kyseisen säännöksen soveltamisesta, se pahoittelee sitä, ettei tällaista perustelua mainita johdanto-osassa.