

PAO Hörkkö Jorma

17.04.2018

Asia

Komission ehdotukset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten muuttamisesta: asetus (EY) N:o 561/2006 ja asetus (EU) N:o 165/2014

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 39/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 aikana laajan tieliikennettä koskevan säädöspaketin. Osana pakettia ovat yllämainitut kuorma- ja linja-autoliikenteen enimmäisajoaikoja sekä niiden ja enimmäistyöaikojen valvontaa koskevat ehdotukset.

Valtioneuvosto antoi asiasta eduskunnalle 5.7.2017 U-kirjeen U 39/2017 vp. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta antoi kirjeestä lausunnon 15/2017 vp 27.9.2017.

Yksityiskohtainen käsittely neuvostossa aloitettiin syyskuussa 2017. Nykyisen puheenjohtajamaan, Bulgarian, tavoitteena on päästä kesäkuun neuvostossa yleisnäkemykseen.

Euroopan parlamentissa Wim van de Camp (TRAN, vastuuvaliokunta) ja Georges Bach (EMPL) antoivat ajoajoista 28.1. 2018 raporttiluonnokset. Niiden käsittely parlamentin valiokunnissa on alkanut.

Suomen kanta

Ehdotuksesta aiemmin U-kirjeessä U 39/2017 vp ja sitä koskevassa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa 15/2017 vp esitetyt kannat ovat edelleen asianmukaisia.

Suomi kannattaa normaalin, vähintään 45 tunnin kuljettajan viikkolevon viettämisen sallimista autossa määrätyin minimiedellytyksin, joita asetettaisiin pysäköintialueille, ehkä autojen varustustaso huomioiden. Pysäköintialueiden pakollista sertifiointia ei kannateta vaan sen pitäisi olla jäsenmaille vapaaehtoinen.

Suomi kannattaa uusimpien vuonna 2019 kesällä uusiin kuorma- ja linja-autoihin asennettavien ns. älykkäiden ajopiirturien jälkiasennusta vanhempiin autoihin aikaistettavaksi vuodesta 2034.

Pääasiallinen sisältö

Autossa vietettäväksi sallittavan normaaliin viikkolepoon käytettävien pysäköintialueiden minimivaatimukset

Normaali kuljettajan viikkolepo on vähintään 45 tuntia. Sen viettäminen autossa on nykysäännösten mukaan kielletty. Euroopan parlamentin raporttiluonnoksessa ja neuvoston maaliikennetyöryhmässä on ehdotettu, että kieltoa lievennettäisiin niin, että normaali viikkolepo autossa olisi mahdollinen, jos pysäköintialue täyttää tietyt minimivaatimukset. Minimivaatimusten täyttyminen osoitettaisiin sertifioinnilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan pakollinen sertifiointi toisi Suomen olosuhteissa alueen pitäjälle tarpeettomia lisäkustannuksia. Liian yksityiskohtaiset vaatimukset luovat samalla hallinnon byrokratiaa, koska vaatimusten täyttymistä on myös valvottava.

Pysäköintialueiden säännösten tulisi olla suppeita ja keskittyä kuljettajan hyvinvointiin, mahdollisesti auton varusteet huomioon ottaen. Koska minimivaatimuksilla sallittaisiin 45 tunnin viikkolevon viettäminen autossa, se toisi levon viettämiseen joustavuutta, vaikka kiello pysyisi pääsääntönä kuljettajan työolosuhteiden pitämiseksi hyväksyttävällä tasolla

Älykkäiden ajopiirtureiden jälkiasennuksen aikaistaminen

Asetuksen 165/2014 mukaan uusien vuonna 2019 käyttöön otettavien ns. älykkäiden ajopiirturien jälkiasennus vanhoihin ajoneuvoihin tapahtuisi vuonna 2034.

Vuosiluvun aikaistamisesta käydään keskustelua. Komissio on ilmoittanut voivansa periaatteessa hyväksyä aikaistamisen. Neuvoston maaliikennetyöryhmässä keskustelu on koskenut kansainvälisen tavaraliikenteen ajoneuvoja ja aikaistamista tapahtuisi muutamalla vuodella.

Komission ehdotuksen mukaan niihin lisättäisiin myöhemmin valtion rajan ylityksen osoittava ominaisuus. Muihin piirtureihin kuljettaja joutuisi itse merkitsemään rajan ylityksen. Tämä parantaisi esimerkiksi kabotaasin valvontamahdollisuuksia. Uudet älykkäät ajopiirturit toimivat nykyisiä luotettavammin ja niiden manipulointi on vaikeampaa. Haittapuolena on, että niiden jälkiasennus olisi useampiin vanhoihin ajoneuvoihin kallista, koska asentaminen saattaa vaatia muitakin muutoksia ajoneuvoon. Hintahaarukaksi on arvioitu itse laitteelle 700 – 2000 Euroa. Niitä ei ole vielä saatavilla. Jälkiasennus maksaisi uudempiin autoihin komission mukaan ehkä 500 Euroa. Vanhempiin autoihin saattaa joutua asentamaan lisäosia. Mikäli niitä kuitenkin asennettaisiin vain kansainvälisen liikenteen ajoneuvoihin, jälkiasennus ei koskisi kuin pientä osaa ajoneuvoista.

Kuorma-autojen keskimääräinen käyttöikä kansainvälisessä liikenteessä on 4- 5 vuotta. Niissä aikaisempi asennuspakko ei liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan tuottaisi ainakaan Suomessa kovin suuria ongelmia. Vanhoja kuorma-autoja voisi käyttää kotimaan liikenteeseen ilman uusien ajopiirtureiden asentamista. Mikäli ehdotus koskisi linja-autoja, yhtä lyhyt jälkiasennuksen aikaraja voisi tuoda vähän suurempia ongelmia, koska linja-autojen käyttöikä ja siten sopeutumisajan tarve olisi pidempi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91artikla 1-kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokunta TRAN, raportööri Wim van de Camp, luonnos 28.1. 2018
Lausuntovaliokunta EMPL, raportööri Georges Bach, luonnos 28.1. 2018

Lausuntoluonnosten käsittely jaostoissa on aloitettu. Niihin on tehty useita muutosehdotuksia.

Kansallinen valmistelu

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto, liikennejaoston (EU22) kirjallinen menettely 28. 3 - 4. 4. 2018

Eduskuntakäsittely

U-kirje U 39/2017 vp.
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto 15/2017 vp

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Laki liikenteen palveluista 320/2017, tulee voimaan 1.7.2018

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21-kohdan nojalla tieliikenne ja 22 -kohdan nojalla elinkeinotoiminta kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Pysäköintialueiden sertifiointipakko toisi kustannuksia huoltoasemien yhteydessä oleville pysäköintialueille ja viranomaisille se toisi valvontatehtävän.

Uuden älykkään ajopiirturin jälkiasennus toisi vanhojen ajoneuvojen omistajille arviolta 1000 – 2500 Euron lisäkustannuksen autoa kohti. Koska laitteita ei vielä ole, tarkkaa arviota laitteen ja asennuskustannusten hinnasta ei voi vielä tehdä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission liikennemarkkinoinhin kohdistuvat tieliikennealoitteet käsiteltäneen yhtenä kokonaisuutena. Eduskunnalle on lähetetty näistä tieliikennealoitteista tämän U-kirjeen lisäksi U kirjeet U 40 ja 41/2017 vp ja U 68 ja 69/2017 vp.

Asiakirjat

Komission asiakirja COM(2017) 283 final

Komission asiakirja COM(2017) 277 final

EP:n mietintöluonnokset:

Wim van de Camp: TRAN_PR(2017)615412

Georges Bach (EMPL) EMPL_PA(2017)613532

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503

Erityisasiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277

EUTORI-tunnus

EU/2017/1026

Liitteet**Viite**

Asiasanat

Hoitaa

Tiedoksi
