

U 38/2011 vp

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston ajopiirturiasetuksen muuttamiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 19 päivänä heinäkuuta 2011 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tieliikenteen valvontalaitteista annetun

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta, sekä ehdotuksesta laadittu liitemuistio.

Helsingissä 29 päivänä syyskuuta 2011

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Liikenneneuvos Risto Murto

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

EU/2011/1417

MUISTIO

EHDOTUS AJOPIIRTURIASETUKSEN MUUTTAMISEKSI

1 Yleistä

Euroopan komissio antoi 19.7.2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen muuttamisesta (KOM(2011) 451 lopullinen).

Asetuksen oikeusperusta olisi sama kuin jo voimassa olevan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 eli Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 91 artikla. Ehdotus käsittelee tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä, eli se edellyttää Euroopan parlamentin hyväksyntää. Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Maantieliikenteestä on tulossa entistä kansainvälisempää, joten ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävästi kansallisella tasolla.

2 Ehdotuksen tavoitteet

Ehdotuksen tavoitteena on saada ajopiirturit entistä kustannustehokkaammaksi sekä tieliikenne turvallisemmaksi. Tarkoituksena on myös vähentää yrittäjien hallinnollista taakkaa.

Nykyisin valvontalaitteita säädellään neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3821/85 tieliikenteen valvontalaitteista. Kyseistä asetusta on mukautettu jo kymmenen kertaa teknologian kehitykseen komiteamenettelyn kautta. Ehdotetun asetuksen tarkoituksena on parantaa nykyistä ajopiirturijärjestelmää ja yksinkertaistaa nykyistä sääntelyä.

3 Ehdotuksen tausta

Ajopiirturijärjestelmän tehostamiselle on useita perusteita. Ensinnäkin tarkastuksissa merkittävä määrä ajoneuvoja jää kiinni sosiaalisääntöjen rikkomisesta EU:n alueella.

Noin neljänneksessä tarkastetuissa ajoneuvoista on havaittu ajopiirturisäännösten rikkomuksia, kuten ajopiirturin käsittely tai ajoneuvon kuljettaminen ilman voimassa olevaa korttia. Ehdotuksella tähdätään sosiaalisten sääntöjen tehokkaampaan valvontaan ja tarpeettoman hallinnollisen taakan vähentämiseen.

Samaan aikaan ehdotuksen kanssa on annettu komission tiedonanto KOM(2011) 454 Digitaalinen ajopiirturi: Etenemissuunnitelma tulevaisuudessa toteuttaville toimille.

4 Ehdotuksen keskeiset tavoitteet ja sisältö

Asetuksen 5 artiklassa ehdotetaan etätiedonvälitystä ajopiirturista valvontatarkoitusta varten. Tallennuslaitteet voivat viestiä valvontaviranomaisen kanssa kun ajoneuvo vielä liikkuu. Tarkoituksena on helpottaa valvontaviranomaisten suunniteltuja tienvarsitarkastuksia ja tarjota valvontaviranomaisille ennakkokäsitys sääntöjen noudattamisesta ennen kuin auto pysäytetään tienvarsitarkastusta varten. Säännöksiä noudattavat yritykset välttävät siten tarpeettomat tienvarsitarkastukset. Tiedonvälitys toteutetaan tallennuslaitteeseen ainoastaan, kun valvontaviranomaiset sitä pyytävät. Tietosuojajasiat otetaan komission mukaan huomioon ja vaihdettu tieto käsittelee ainoastaan tienvarsitarkastuksia varten tarpeellisen tiedon. Kuljettajan henkilöllisyyttä, toimia tai nopeutta tiedot eivät koske.

Asetusluonnos sisältää useita kuljettajakortin käyttöön liittyviä artikloita. Uutta olisi erityisesti 27 artiklassa ehdotettu ajo- ja kuljettajakortin yhdistäminen. Tämän toimenpiteen odotetaan lisäävän järjestelmän turvallisuutta, sillä tuolloin kuljettajat eivät olisi kovinkaan halukkaita käyttämään ajokorttiaan petollisiin tarkoituksiin. Toimenpiteen toteut-

tamiseksi olisi tehtävä vähäisiä muutoksia ajokorteista 20 päivänä joulukuuta 2006 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2006/126/EY. Tätä koskeva ehdotus on tulossa komissiosta. Uudessa 4 artiklassa ehdotetaan täsmällisen sijainnin automaattista tallennusta satelliittinavigointijärjestelmän kautta. Tämä ehdotus tarjoaa valvontaviranomaisille enemmän tietoa niiden tarkastaessa sosiaalisen lainsäädännön noudattamista.

Ehdotuksen 6 artiklan mukaan asetuksen IB-liitteessä mainittujen tallennuslaitteiden on oltava yhteensopivia älyliikenteen järjestelmien kanssa, kuten direktiivin 2010/40/EU 4 artiklassa mainitaan. Harmonisoidun ja standardisoidun ajopiirtureiden käyttöliittymän tarkoituksena on yhteensopivuus muiden älyliikenteen järjestelmien sovellutusten kanssa, jolloin niiden on helpompaa saada tietoa digitaalisten ajopiirtureiden tallentamasta ja tuottamasta tiedosta.

Asetusehdotuksen 19 artiklassa ehdotetaan valvontalaitteen asennuksen ja korjauksen luotettavuuden parantamista. Jäsenvaltiot hyväksyvät, valvovat säännöllisesti sekä sertifioivat ne korjaamot ja asentajat, jotka voivat suorittaa tallennuslaitteiden asennuksia, tarkastuksia, valvontaa ja korjauksia. Samalla asentajia ja korjaamoja koskevien säännösten tarkoituksena on ehkäistä intressiristiriitoja sekä taata asentajien ja korjaamoiden pätevyys ja luotettavuus. Tavoitetta varten jäsenvaltioiden on perustettava selkeät kansalliset menetelmät, joilla taataan asetusehdotuksessa mainittujen vähimmäiskriteerien täyttyminen. Näin korjaamoiden luotettavuus lisääntyy sekä petosten ja manipulaation riski vähenee.

Ehdotuksen 37 artiklassa säädettäisiin seuraamusten vähimmäistason yhdenmukaistamisesta. Jäsenvaltioiden tulisi säätää sopivista rangaistuksista asetusta rikkoville. Rangaistusten yhdenmukaistamisen vähimmäistasolla taataan, että ajopiirturisäännösten rikkomukset, jotka ovat EU-lainsäädännössä luokiteltu ”hyvin vakaviksi rikkomuksiksi” tai ”kaikkein vakavimmiksi rikkomuksiksi” tulevat saavuttamaan kansallisen lainsäädännön mukaisen korkeimman rangaistustason.

Valvontaviranomaisten koulutuksesta on annettu säännökset ehdotuksen 35 artiklassa.

Asetuksessa edellytettäisiin, että jäsenvaltiot tarjoavat soveltuvan koulutuksen valvontaviranomaisille, joiden tehtävänä on valvoa tallennuslaitteita. Jäsenvaltioiden tehtävänä on siten huolehtia, että valvontaviranomaiset ovat koulutettuja analysoimaan tallennuslaitteiden tuottamaa tietoa sekä valvomaan tallennuslaitteita.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 2 artiklan soveltamisalaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että tietyt ajoneuvot vapautetaan velvollisuudesta käyttää ajopiirturia. Tätä on suositeltu, jotta pienten ja keskisuurten yritysten hallinnollista taakkaa vähentyisi.

Asetuksen tarkistaminen antaa myös tilaisuuden uudistaa ja sujuvoittaa asetusta esimerkiksi selkeiden määritelmien kautta, muuan muassa perustamalla ajopiirturifoorumi ja ottamalla tietosuojasäännökset paremmin huomioon.

5 Vaikutukset Suomessa

5.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Ajopiirtureita koskeva unionilainsäädäntö on pantu kansallisesti täytäntöön tieliikennelaille (276/1981), valtioneuvoston ajoneuvojen käytöstä tiellä annetulla asetuksella (1257/1992) sekä ajoneuvolailla (1090/2002). Näin ollen asetuksen muuttaminen edellyttää edellä mainittujen säädösten muuttamista.

5.2 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

Ehdotuksella ei tule olemaan taloudellisia vaikutuksia unionin talousarvioon, mutta kansallisesti taloudelliset vaikutukset ovat potentiaalisesti suuret johtuen tarvittavista investoinneista. Kuitenkin esimerkiksi hallinnollisten rasitteiden kustannusten odotetaan asetusluonnoksen mukaan vähenevän EU-tasolla 515,5 miljoonalla eurolla.

6 Kansallinen käsittely ja käsitteily Euroopan unionissa

Ehdotus on ollut liikennejaostolla lausuntokierroksella elokuun 2011 lopussa. Liikennejaoston kommentoissa esitettiin useita

kriittisiä kommentteja moniin asetusluonnoksen kohtiin. Lausunnoissa suhtauduttiin kriittisesti erityisesti ajo- ja kuljettajakortin yhdistämiseen. Asiaa on käsitelty neuvoston maantieliikenneryhmässä kolme kertaa 9.9., 16.9. ja 23.9.

7 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti asetusehdotuksen tavoitteisiin. Ennen lopullista kannan muodostusta tarvitaan kuitenkin vielä lisäselvityksiä komissiolta. Erityisesti Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ajo- ja kuljettajakortin yhdistämiseen, rangaistusten vähimmäistason yhdenmukaistamiseen sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan supistamiseen. Ajo- ja kuljettajakortin yhdistäminen tuottaisi ongelmia luvan myöntämisprosessin sekä käytännön toteutuksen

osalta ja käsittelyssä tulisi varmistaa se, että järjestelmä on toteutettavissa kohtuullisin kustannuksin ja aiheuttamatta liikaa hallinnollista taakkaa. Rangaistusten yhdenmukaistamisen osalta puolestaan on saatava lisäselvitystä. Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan supistaminen puolestaan mahdollisesti vaikeuttaisi käytännön valvontatilanteita ja olisi riski tieturvallisuudelle, mistä johtuen valtioneuvosto suhtautuu asiaan tässä vaiheessa epäilevästi. Asetusluonnoksessa esitetyt laskelmat säästöistä ja hallinnollisen taakan vähentämisestä vaikuttavat epärealistisilta ja on tarpeen selvittää tarkemmin kansallisia taloudellisia vaikutuksia. Asetusluonnosta käsiteltäessä tulee varmistaa riittävän joustava aikataulu uusiin ajopiirtureihin siirtymiseksi. Eduskuntaa tiedotetaan asian edistymisestä asian käsittelyn edetessä EU-tasolla.