



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 7. huhtikuuta 2020
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

NEUVOSTON PERUSTELUT

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta.

- Neuvoston perustelut
- Hyväksytty neuvostossa 7. huhtikuuta 2020

I JOHDANTO

1. Euroopan parlamentti antoi 31. toukokuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta.
2. Ehdotus oli osa liikkuvuuspakettia I, ja lainsäädäntömenettely organisoitiin yhdessä kahden muun säädösehdotuksen kanssa, joista toinen koskee pääsyä maantieliikenteen harjoittajan ammattiin ja maanteiden tavaraliikenteen markkinoille ja toinen sosiaalilainsäädännön valvontaa koskevia säännöksiä ja kuljettajien lähettämistä.
3. Neuvosto (liikenne, televiestintä ja energia) pääsi yhteisymmärrykseen yleisnäkemyksestä 3. joulukuuta 2018.¹
4. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa 4. huhtikuuta 2019.
5. Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välillä käytiin loka–joulukuussa 2019 neuvotteluja yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ehdotuksesta. Neuvottelijat pääsivät 11. joulukuuta 2019 yhteisymmärryksen kompromissitekstistä, joka hyväksyttiin tämän jälkeen pysyvien edustajien komiteassa 20. joulukuuta 2019.²
6. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 21. tammikuuta 2020 ja neuvosto puolestaan 20. helmikuuta 2020.³

¹ Asiak. ST 15084/18.

² Asiak. ST 15083/19.

³ Asiak. ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 18. tammikuuta 2018 antaman lausunnon ja alueiden komitean 1. helmikuuta 2018 antaman lausunnon.
8. Edellä mainittu yhteisymmärrys huomioon ottaen ja lingvistijuristien viimeisteltyä tekstiä 7. huhtikuuta 2020 kokoontunut neuvosto vahvisti kirjallista menettelyä käyttäen neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklassa määrättyä tavallista lainsäätämismenettelyä noudattaen.

II TAVOITE

9. Ehdotuksen yleisenä tavoitteena on yhdenmukaistaa säännöt, jotka koskevat ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja tieliikenteessä sekä näiden säännösten täytäntöönpanoa ajopiirturien käytön avulla, jotta vältetään kilpailun vääristyminen, parannetaan liikenneturvallisuutta ja varmistetaan kuljettajien hyvät työolot Euroopan unionissa.

III NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYSOINTI

A) Yleistä

10. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat käyneet neuvotteluja komission ehdotuksen pohjalta päästääkseen yhteisymmärrykseen vaiheessa, jossa neuvosto vahvistaa ensimmäisen käsittelyn kantansa. Neuvoston kantaa koskevassa ehdotuksessa on otettu täysin huomioon näiden kahden lainsäätäjän välillä aikaan saatu kompromissi.

B) Keskeiset poliittiset kysymykset

11. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa huomioon otettuun kompromissiin sisältyvät seuraavat keskeiset seikat:

a) Kevyiden hyötyajoneuvojen sisällyttäminen soveltamisalaan

12. Komissio ei alkuperäisessä ehdotuksessaan sisällyttänyt kevyitä hyötyajoneuvoja asetuksen (EY) N:o 561/2006 soveltamisalaan, kun taas parlamentti kannatti sitä. Neuvoston tekstissä kyseiset ajoneuvot on sisällytetty asetuksen soveltamisalaan, jos niiden suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 2,5 tonnia ja jos niitä käytetään kansainvälisessä kuljetustoiminnassa toisen lukuun (asetuksen (EY) N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohta yhdessä 3 artiklan 4 kohdan kanssa). Näin ollen nämä ajoneuvot kuuluvat myös asetuksen (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan, joten ne on varustettava älykkäillä ajopiirtureilla.
13. Siirtymäkauden (1. heinäkuuta 2026) aikana komissio hyväksyy 18 kuukauden kuluessa muutosasetuksen voimaantulosta täytäntöönpanosäädökset, joissa säädetään yksityiskohtaisesti ajopiirturien tiedoista, toiminnoista ja asennuksesta kevyissä hyötyajoneuvoissa, jotta laitteiden ja varusteiden tuotanto voidaan toteuttaa jäljellä olevan ajan kuluessa.
14. Näin ollen tarkistukset 353/rev, 368, 373 ja 375 hyväksyttiin uudelleen muotoiltuina neuvoston kannassa.

b) Viikoittaisen lepoajan järjestäminen

15. Päästäkseen kompromissiin viikoittaisia lepoaikoja koskevista säännöksistä (asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 6 kohta) neuvosto suostui säilyttämään säännön, jonka mukaan kuljettajan on pidettävä kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa tai yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika kahden peräkkäisen viikon aikana.
16. Kompromissin puitteissa neuvosto kuitenkin vaati tiettyä joustavuutta pitkän matkan tavaraliikenteen kuljettajille komission alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti. Erityisesti kansainvälistä tieliikennettä sijoittautumisjäsenvaltion ulkopuolella harjoittava kuljettaja voi pitää kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa, edellyttäen että kuljettaja pitää neljän peräkkäisen viikon aikana vähintään kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa. Tässä tapauksessa sen jälkeen kun kaksi lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa on pidetty peräkkäin, ennen seuraavaa viikoittaista lepoaikaa on pidettävä lepoaika korvauksena kyseisestä kahdesta lepoajan lyhennyksestä. Tämän pidennetyn lepoajan aikana kuljettajalla on oikeus nk. "kotiinpaluuseen" (ks. jäljempänä kohta 19). Näin ollen tarkistus 379 säilytettiin neuvoston kannan pohjana; tarkistusta 381 ei säilytetty.
17. Jotta tienvarsitarkastuksissa voidaan varmistaa, että lepoaikoja on noudatettu neljän viikon suunnitelman osalta, ajoneuvossa olevia todisteita koskevien säännösten mukaisia määräaikoja pidennettiin 28 päivästä 56 päivään (asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artikla), ks. tarkistukset 365 ja 420–422.

c) Hytissänukkumiskielto

18. Neuvoston kannassa pidetään kiinni komission alkuperäisestä ehdotuksesta, jonka mukaan säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja yli 45 tunnin pituisia viikoittaisia lepoaikoja, jotka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista, ei saa pitää ajoneuvossa (asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 kohta). Neuvosto hyväksyi osittain parlamentin tarkistuksen 382, jossa kuvataan tarkemmin vaadittua majoitusta. Tässä yhteydessä täsmennetään, että työnantajan on vastattava kaikista ajoneuvon ulkopuolisesta majoituksesta aiheutuvista kustannuksista, mikä on myös parlamentin kanta tarkistuksessa 383.

d) Kuljettajan säännöllinen paluu

19. Neuvoston kannassa, joka perustuu komission alkuperäiseen ehdotukseen, jonka mukaan kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajien työt siten, että kuljettajat voivat palata säännöllisesti kotiin pitkien lepoaikojen pitämiseksi (asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 a kohta), vahvistetaan tätä vaatimusta todisteiden ja valvonnan osalta ja selkeytetään paikkaa, johon kuljettaja palaa. Neuvoston tekstissä edellytetään, että kuljettaja palaa kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen, jossa kuljettajan viikoittainen lepoaika alkaa, sijoittautumisjäsenvaltiossa, tai asuinpaikkaansa. Kuljettaja voi valita paikan, jossa lepoajat pidetään, kun taas työnantajan vastuulla on taata säännöllinen mahdollisuus paluuseen. Perusjaksoksi sovittiin neljä viikkoa tarkistuksen 385 mukaisesti. Yksinkertaisuuden vuoksi ja koska kuljettajat ja heidän työnantajansa ovat eriarvoisessa neuvotteluasemassa, neuvosto ei hyväksynyt lisäjoustop elementtejä, joita parlamentti kannatti tarkistuksissa 355, 377, 385.

e) Pysäköinti-infrastruktuurin vähimmäisvaatimukset

20. Vaikka komission ehdotus ei sisältänyt pysäköintialueita koskevia erityisiä säännöksiä, neuvosto hyväksyi parlamentin ja komission kanssa käydyissä keskusteluissa vaatimuksen, jonka mukaan komission on julkaistava virallisella verkkosivustolla luettelo kaikista hyväksytyistä pysäköintialueista, joilla on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen osallistuvien kuljettajien käytettävissä oleva asianmukainen infrastruktuuri, ja päivitettävä sitä säännöllisesti (asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artikla). Neuvoston tekstissä edellytetään, että komissio vahvistaa delegoiduilla säädöksillä palvelu- ja turvallisuusstandardit sekä sertifiointimenettelyn näille pysäköintialueille. Tässä kompromississa otettiin huomioon parlamentin tarkistukseen 387 sisältyneet keskeiset toiveet, joten asetuksen yksityiskohtaisempia säännöksiä koskevia pyyntöjä (tarkistus 400) ei sisällytetty neuvoston kantaan.

f) Lautalla tai junassa pidetyn viikoittaisen lepoajan keskeyttäminen

21. Neuvoston tekstissä säilytetään komission ehdotukseen sisältynyt muutos sääntöihin, jotka koskevat kuljettajaa, joka seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa lepoaikana. Kuljettajan päivittäinen tai lyhennetty viikoittainen lepoaika voidaan keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka saa kestää yhteensä enintään yhden tunnin (asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 artiklan 1 kohta). Säännöllisten viikoittaisten lepoaikojen osalta neuvoston tekstissä laajennetaan poikkeus koskemaan lautta- tai junamatkoja, joiden aikataulun mukainen kesto on 8 tuntia tai enemmän, edellyttäen, että kuljettajalla on käytössään lepohytti. Tarkistukset 364, 388 ja 389 on näin ollen sisällytetty neuvoston kantaan, osittain uudelleen muotoiltuna.

g) Ajoaika poikkeuksellisissa olosuhteissa

22. Neuvoston tekstissä laajennetaan komission ehdotusta poikkeuksellisten olosuhteiden osalta. Kuljettaja voi tiukoin ehdoin ja suojatoimien puitteissa ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan enintään yhdellä tunnilla – tai enintään kahdella tunnilla edellyttäen, että välittömästi ennen lisääjää pidettiin 30 minuutin keskeytymätön tauko – päästäkseen työnantajan toimipisteeseen tai omaan asuinpaikkaansa. Tätä poikkeusta voidaan käyttää ainoastaan ennen pidempien lepoaikojen alkamista, ja täysimääräinen korvaus on tarpeen (asetuksen (EY) N:o 561/2006 12 artiklan 2 kohta). Tarkistus 391 on näin ollen sisällytetty neuvoston kantaan, osittain uudelleen muotoiltuna.
23. Lisäksi neuvoston tekstissä säädetään, että komissio julkaisee välittömästi julkisella verkkosivustolla tiedot kiireellisistä tapauksista, joissa jäsenvaltiot voivat poikkeuksellisissa olosuhteissa myöntää tilapäisiä poikkeuksia ajo- ja lepoaikasäännöistä (asetuksen (EY) N:o 561/2006 14 artikla). Tarkistus 395 on näin ollen sisällytetty neuvoston kantaan, osittain uudelleen muotoiltuna.

h) Älykkäiden ajopiirtureiden (versio 2) käyttöönotto ajoneuvoissa

24. Älykkääseen ajopiirturiin tallennettujen tietojen osalta neuvoston tekstissä lisätään, että ajopiirtureiden on kyettävä kirjaamaan ajoneuvon sijainti aina, kun se ylittää jäsenvaltion rajan – mikä sisältyi jo komission ehdotukseen – ja aina, kun ajoneuvo suorittaa lastaus- tai purkutoimia, sekä kirjaamaan, onko kyse henkilö- vai tavaraliikenteestä (asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohta). Näin ollen tarkistukset 409–411 säilytettiin olennaisilta osin neuvoston kannassa.
25. Älykkäiden ajopiirtureiden käyttöönoton osalta sekä parlamentti että neuvosto kannattivat sitä, että käyttöönottoa ajoneuvoissa aikaistetaan huomattavasti (asetuksen (EU) N:o 165/2014 3 artiklan 4 kohta). Kompromississa edellytetään ajoneuvojen (eli ajoneuvojen, jotka on aiemmin varustettu analogisella tai digitaalisella ajopiirturilla) pääasiallista jälkiasennusta viimeistään kolmen vuoden kuluttua sen vuoden lopusta, jona uuden sukupolven älykkäitä ajopiirtureita koskevat yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan, ja viimeistään neljän vuoden kuluttua kyseisten yksityiskohtaisten säännösten voimaantulosta, jos ajoneuvo on jo varustettu älykkäällä ajopiirturilla (versio 1). Komissiolla on 12 kuukautta aikaa hyväksyä toisen sukupolven älykkäitä ajopiirtureita koskevat eritelmät (asetuksen (EU) N:o 165/2014 11 artiklan 2 kohta). Ajoneuvoissa, jotka rekisteröidään ensimmäisen kerran 24 kuukauden kuluttua näiden eritelmien voimaantulosta, on jo oltava uusi versio (asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohta). Tarkistukset 368, 369, 403–406, 412 ja 415 hyväksyttiin neuvoston kantaan, osittain uudelleen muotoiltuina. Tarkistusta 402 ei hyväksytty.
26. Tähän muutokseen liittyen neuvosto hyväksyi vaatimuksen, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varustettava valvontaviranomaisensa varhaiseen havaitsemiseen tarkoitetuilla etäyhteyslaitteilla siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista kolmen vuoden kuluessa siitä, kun edellä tarkoitettut yksityiskohtaiset säännökset ovat tulleet voimaan (asetuksen (EU) N:o 165/2014 9 artiklan 2 kohta). Näin ollen tarkistus 413/rev säilytettiin osittain.
27. Edelleen tässä samassa yhteydessä neuvoston tekstissä tarkennetaan komission ehdotusta siltä osin kuin kyse on rajanylitysten manuaalisesta kirjaamisesta siihen asti kun älykkäät ajopiirturit hoitavat tämän automaattisesti (asetuksen (EU) N:o 165/2014 34 artiklan 1, 6 ja 7 kohta). Täten otettiin huomioon tarkistus 417.

i) Neuvoston kannan muut kohdat

28. Seuraavat seikat, jotka neuvosto lisäsi komission ehdotukseen, päätyivät neuvoston kannan lopulliseen tekstiin:

- a) 'ei-kaupallisen kuljetuksen' tarkempi määritelmä (asetuksen (EY) N:o 561/2006 4 artikla),
- b) vapaaehtoinen vapautus niiden ajoneuvojen osalta, joita käytetään valmisbetonin toimituksiin (asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan r alakohta),
- c) tiettyjä täytäntöönpanosäädöksiä koskeva tarkastelumenettely (asetuksen (EY) N:o 561/2006 25 artiklan 2 kohta),
- d) vaatimus, jonka mukaan enimmäisajoajan ylittämistä koskevat ajopiirturitiedot on välitettävä valvontaviranomaisille mahdollisen manipuloinnin tai väärinkäytön varhaista etäyhteydellä havaitsemista varten (asetuksen (EU) N:o 165/2014 9 artiklan 4 kohta),
- e) vaatimus, jonka mukaan uuden sukupolven ajopiirturien on mahdollistettava tietojen käyttö normaalitilassa ulkoisessa laitteessa (asetuksen (EU) N:o 165/2014 10 artiklan 2 kohta),
- f) menettely, jolla poistettut tai rikotut ajopiirturin sinetit, jotka valvoja on avannut, sinetöidään uudelleen (asetuksen (EU) N:o 165/2014 22 artiklan 5 kohta),
- g) luvan antaminen toimivaltaiselle viranomaiselle vaatia kuljettajakortin korvaamista, jos se on tarpeen uusien teknisten eritelmien noudattamiseksi (asetuksen (EU) N:o 165/2014 26 artiklan 7 a kohta).

29. Neuvosto hyväksyi kokonaan tai periaatteiltaan seuraavat muut parlamentin tarkistukset komission ehdotukseen:

- a) ajoneuvoa kuljettavia käsityöläisiä koskevan vapautuksen laajentaminen (asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklan 1 kohta), tarkistus 374,

- b) komission velvoite arvioida mahdollisia erityisiä lepoaikasääntöjä satunnaista matkustajaliikennettä harjoittavien kuljettajien osalta (asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 9 a kohta), tarkistukset 354, 372, 380,
- c) toimitusnopeuden perusteella määräytyvien palkkioiden lisääminen haitallisten kannustimien luetteloon (asetuksen (EY) N:o 561/2006 10 artiklan 1 kohta), tarkistus 390,
- d) vapaaehtoinen vapautus 100 kilometrin säteellä käytettävien työmaa-ajoneuvojen osalta (asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan q alakohta), tarkistus 394,
- e) erityinen komission kertomus itseohjautuvista ajojärjestelmistä ja niiden vaikutuksista ajo- ja lepoaikoja koskeviin sääntöihin (asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 a artikla), tarkistus 397,
- f) täsmennys, jonka mukaan ajopiirturien ja ajopiirturikorttien on sisällettävä riittävästi muistikapasiteettia vaaditun tiedon varastointiin (asetuksen (EU) N:o 165/2014 4 artiklan 2 kohta), tarkistus 406,
- g) täydennyskoulutus kuljettajille (kustannuksista vastaa työnantaja) ja valvontaviranomaisille (tarkistukset 418 ja 419, johdanto-osan kappaleet 30 ja 31),
- h) lepoaikojen, taukojen ja lomien sekä autolautalla tai junassa vietetyn lepoajan kattavampi dokumentointi (asetuksen (EY) N:o 165/2014 34 artiklan 5 kohta), tarkistus 416.

IV PÄÄTELMÄ

30. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa on otettu täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välillä käydyissä neuvotteluissa komission avustuksella aikaansaatu kompromissi. Liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) puheenjohtajan pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle osoittama kirje (23. tammikuuta 2020) vahvistaa tämän kompromissin. Puheenjohtaja ilmoitti tuossa kirjeessä suosittlevansa kyseisen valiokunnan jäsenille ja myöhemmin täysistunnolle, että neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta hyväksyttäisiin tarkistuksitta Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä sen jälkeen, kun kummankin toimielimen lingvistijuristit ovat tarkastaneet tekstin.
31. Sen vuoksi neuvosto katsoo, että sen ensimmäisen käsittelyn kanta on tasapainoinen lopputulos ja että kun muutetut asetukset on hyväksytty, ne parantavat kuljettajien työoloja ja edistävät liikenneturvallisuutta ja tasapuolisia toimintaedellytyksiä maantieliikenteen alalla yhdenmukaistamisen, sääntöjen selkeyttämisen ja valvonnan parantamisen ansiosta.
-