



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 25. tammikuuta 2021  
(OR. en)

5604/21

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2021/0013(NLE)

---

---

TRANS 26

### EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	25. tammikuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 26 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2021) 26 final.

---

Liite: COM(2021) 26 final



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 25.1.2021  
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Ehdotus

## NEUVOSTON PÄÄTÖS

**kansainvälisessä maantiiliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission asiantuntijaryhmässä ja tiiliikenteen työryhmässä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta**

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) asiantuntijaryhmässä ja UNECEn tieliikenteen työryhmässä (SC.1) unionin puolesta otettavasta kannasta siltä osin kuin kyse on AETR-sopimuksen muuttamisesta lisäämällä siihen älykkään ajopiirturin tekniset eritelvät.

AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä käytyjen keskustelujen ja asetuksen (EU) 2020/1054,<sup>1</sup> joka sisältää ajopiirtureita koskevia tarkistettuja sääntöjä, voimaantulon jälkeen on tarpeen vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta AETR-sopimusta käsittelevän ryhmän ja UNECEn tieliikenteen työryhmän (SC.1) seuraavissa kokouksissa.

### 2. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### 2.1. AETR-sopimus

Kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen, jäljempänä 'AETR-sopimus', tarkoituksena on yhdenmukaistaa sopimuspuolten lainsäädännölliset puitteet, jotka koskevat ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturin valmistukseen ja asentamiseen sovellettavia teknisiä vaatimuksia. AETR-sopimus tuli voimaan 5. tammikuuta 1976. Sitä on myöhemmin muutettu, viimeksi 20. syyskuuta 2010.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat sopimuksen sopimuspuolia.

#### 2.2. AETR-sopimusta käsittelevä asiantuntijaryhmä ja maantieliikennetyöryhmä

AETR-sopimusta käsittelevä asiantuntijaryhmä on tekninen, epävirallinen ryhmä, jonka on perustanut sisäliikennettä käsittelevä UNECEn komitea ja jonka tarkoituksena on laatia ehdotuksia sopimuksen tarkistamiseksi.

Tieliikenteen työryhmä (SC.1) on sisäliikennettä käsittelevän komitean perustama ryhmä, joka edistää kansainvälisen maantieliikenteen kehittämistä ja helpottamista yhdenmukaistamalla ja yksinkertaistamalla maantieliikenteeseen liittyviä sääntöjä ja vaatimuksia.

AETR-sopimuksen muuttamista koskevat ehdotukset hyväksytään virallisesti sopimuksen 21 artiklan mukaisesti. Kaikilla sopimuspuolilla on oikeus ehdottaa muutoksia sopimukseen. Ehdotukset on toimitettava Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille. Sopimuspuolilla on sen jälkeen kuusi kuukautta aikaa vastustaa ehdotusta. Ehdotus katsotaan hyväksytyksi, ellei yksikään sopimuspuoli vastusta kyseisiä muutoksia.

Käytännössä kaikista AETR-sopimuksen muuttamista koskevista ehdotuksista keskustellaan ja sovitaan SC.1-työryhmässä ennen kuin jokin sopimuspuoli toimittaa muutokset Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille. Jos ehdotus sisältää muutoksia sopimuksen

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 15.7.2020, s. 1).

liitteessä olevaan liitteeseen 1, 2 tai 3 tai sopimuksen liitteen 1B johdantoartikloihin, SC.1 hyväksyy ehdotuksen läsnä olevien äänestäneiden sopimuspuolten yksinkertaisella enemmistöllä, kuten sopimuksen 22, 22 a ja 22 b artiklassa määrätään.

### 2.3. Neuvoston päätöksen tarve

Neuvoston päätöksellä (EU) 2016/1877<sup>2</sup> vahvistettu EU:n kanta sisälsi seuraavat:

- Kumotaan AETR-sopimuksen 22 a artikla, jossa määrätään AETR-sopimuksessa olevien ajopiirturien eritelmien automaattisesta soveltamisesta, ja korvataan se sopimuksen 22 artiklassa määrättyllä menettelyllä. Sopimuksen 22 artiklassa määrättyä menettelyä olisi kuitenkin hieman muutettava sen välttämiseksi, että ajopiirturia koskevien teknisten eritelmien torjumiseen riittää yksi kolmasosa sopimuspuolista.
- Muutetaan sopimuksen 14 artiklaa, jotta EU voi liittyä sopimukseen.
- Muutetaan sopimuksen 10 artiklaa lisäämällä siihen viittaus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 165/2014<sup>3</sup> ja asetuksen (EU) 2016/799<sup>4</sup> liitteeseen 1 C, jossa vahvistetaan älykässtä ajopiirturia koskevat tekniset eritelmät.

Neuvosto antoi 19. marraskuuta 2018 päätöksen 2018/1926/EU<sup>5</sup> Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee TACHOnet-järjestelmän täytäntöönpanoa EU:n ulkopuolisissa AETR-sopimuksen sopimuspuolissa eDelivery-teknologian välityksellä.

On syytä vahvistaa uusi EU:n kanta, joka esitetään AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän seuraavassa kokouksessa helmikuussa 2021 ja tieliikenteen työryhmän seuraavassa kokouksessa lokakuussa 2021. Tässä uudessa kannassa on otettava huomioon AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä lokakuusta 2016 lähtien käydyt keskustelut sekä se, että ajopiirtureista annettua asetusta (EU) N:o 165/2014 muuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054<sup>6</sup> on tullut voimaan 20. elokuuta 2020.

Asetuksessa (EU) 2020/1054 säädetään, että ajoneuvon sijainti on kirjattava automaattisesti

---

<sup>2</sup> Neuvoston päätös (EU) 2016/1877, annettu 17 päivänä lokakuuta 2016, kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta (EUVL L 288, 22.10.2016, s. 49).

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>4</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/799, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, ajopiirturien ja niiden osien rakentamista, testaamista, asentamista, käyttöä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 täytäntöönpanemisesta (EUVL L 139, 26.5.2016, s. 1).

<sup>5</sup> Neuvoston päätös (EU) 2018/1926, annettu 19 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission asiantuntijaryhmässä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta (EUVL L 313, 10.12.2018, s. 13).

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaisista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

etenkin aina, kun se ylittää jäsenvaltion rajan tai kun suoritetaan ajoneuvon kuormaus- tai purkamistoimia. Näiden uusien vaatimusten vuoksi on älykkästä ajopiirturista kehitettävä uusi versio, jäljempänä 'älykkään ajopiirturin versio 2', joka on asennettava ensimmäistä kertaa rekisteröitäviin ajoneuvoihin viimeistään kahden vuoden kuluessa siitä, kun komissio on hyväksynyt uudet tekniset eritelmät eli viimeistään elokuussa 2023. Älykkään ajopiirturin versio 2 on asennettava paitsi ensimmäistä kertaa rekisteröitäviin ajoneuvoihin myös kaikkiin kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin viimeistään kolmen vuoden kuluttua sen vuoden lopusta, jona ne tekniset eritelmät, jotka koskevat ajoneuvoja, jotka on varustettu asetuksen (EU) N:o 165/2014, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/1054, 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen eritelmien mukaisella analogisella tai digitaalisella ajopiirturilla, ovat tulleet voimaan, ja viimeistään neljän vuoden kuluttua siitä, kun ne tekniset eritelmät, jotka koskevat ajoneuvoja, jotka on varustettu asetuksen (EU) N:o 165/2014, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/1054, 3 artiklan 4 a kohdassa tarkoitettujen eritelmien mukaisella älykkäällä ajopiirturilla, ovat tulleet voimaan. Nämä EU:n oikeuden muutokset on otettava huomioon AETR-neuvotteluissa.

### **3. NYKYTILANNE – NEUVOTTELUJEN EDISTYMINEN**

#### **3.1. Älykkään ajopiirturin käyttöönotto AETR-sopimuksessa**

Sopimuksen institutionaalisen kehyksen uudistamisessa ei ole onnistuttu edistymään sitten vuoden 2016. Tämä koskee etenkin 14 artiklan muuttamista siten, että EU voisi liittyä sopimukseen, sekä ajopiirturin eritelmien hyväksymiseen sovellettavien, 22 artiklassa vahvistettujen sääntöjen muuttamista. EU:n ulkopuoliset sopimuksen sopimuspuolet ovat toistaiseksi vastustaneet näitä muutoksia.

Kaikki sopimuksen sopimuspuolet, myös EU:n jäsenvaltiot, ovat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että älykkään ajopiirturin tekniset eritelmät olisi sisällytettävä sopimukseen mahdollisimman pian. Syitä on kaksi. Ottamalla käyttöön ajopiirturin kehittyneimmän version EU:n ulkopuoliset AETR-sopimuksen sopimuspuolet ensinnäkin noudattaisivat samoja tiukkoja EU-normeja valvoessaan kuljettajien toimintaa. Tässä on huomattava, että EU:ssa kesäkuusta 2019 lähtien rekisteröidyt ajoneuvot on varustettu älykkäällä ajopiirturilla ja että älykkään ajopiirturin versio 2 otetaan käyttöön massaltaan yli 3,5 tonnia olevissa ensimmäistä kertaa rekisteröitävissä kuorma- ja linja-autoissa asetuksen (EU) 2020/1054 mukaisesti viimeistään elokuussa 2023 osana liikkuvuuspakettia I. Toiseksi on todettava, että kunnes älykkään ajopiirturin eritelmät on sisällytetty sopimukseen, EU:n ulkopuoliset AETR-sopimuksen sopimuspuolet voivat periaatteessa estää älykkäällä ajopiirturilla varustettujen EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen tulon alueelleen.

AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä käydyissä keskusteluissa on vuodesta 2018 lähtien sen vuoksi painotettu älykkään ajopiirturin teknisten eritelmien sisällyttämistä sopimukseen. Keskusteluissa onkin päästy yhteisymmärrykseen älykkään ajopiirturin eritelmistä ja siitä, missä muodossa ne pitäisi sisällyttää sopimukseen.

Yhteisymmärryksen pohjalta Kroatia toimitti 8. huhtikuuta 2020 UNECE:n sihteeristölle EU:n puolesta virallisen ehdotuksen älykkään ajopiirturin teknisten eritelmien sisällyttämiseksi sopimukseen. Virallinen ehdotus perustuu komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2016/799 vahvistamiin teknisiin eritelmiin, joihin tehdään joitakin AETR-sopimukseen liittyviä mukautuksia:

- Ilmaisu 'jäsenvaltiot' korvataan ilmaisulla 'sopimuspuolet'.
- Voimassa olevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti voidaan rajoittaa DSRC-siirtotehoa (lyhyen kantaman tiedonsiirto) ja ITS-rajapinnan kautta lähetettävää dataa.

- Kaikki viittaukset EU:n lainsäädäntöön korvataan viittauksilla samansisältöisiin kansainvälisiin välineisiin, kuten E-sääntöihin.

Lisäksi olisi korvattava ajopiirturin eritelmissä olevat viittaukset EN-standardeihin viittauksilla ISO-standardeihin viiden vuoden kuluessa siitä, kun AETR-sopimuksessa olevat älykkään ajopiirturin eritelmit tulevat voimaan.

Mikään edellä esitetyistä muutoksista ei vaikuta älykkään ajopiirturin ja sen komponenttien yhteentoimivuuteen.

### **3.2. Älykkään ajopiirturin eritelmien soveltamispäivä**

Vaikka älykkään ajopiirturin eritelmien sisällön suhteen on keskusteluissa edistytty merkittävästi, sopimatta on vielä, mistä päivästä alkaen eritelmien olisi oltava pakollisia EU:n ulkopuolisissa AETR-sopimuksen sopimuspuolissa. Venäjä pyytää neljän vuoden siirtymäaika, joka alkaisi sopimuksen muutoksen voimaantulosta ja olisi pituudeltaan sama kuin se, jonka kuluessa AETR-sopimuksen sopimuspuolten oli alettava soveltaa ajopiirturin aiempia versioita.

Näin pitkä siirtymäaika viivästyttäisi huomattavasti älykkään ajopiirturin käyttöönottoa EU:n ulkopuolisissa AETR-sopimuksen sopimuspuolissa. Jos älykkään ajopiirturin teknisistä eritelmistä ja niiden soveltamispäivästä päästään yhteisymmärrykseen lokakuussa 2021 pidettävässä SC.1-työryhmän kokouksessa, on odotettavissa, että eritelmiä ei onnistuta hyväksymään ja sisällyttämään sopimukseen ennen kesäkuuta 2022, kun otetaan huomioon aika, jonka asiantuntijaryhmän sihteeristön odotetaan tarvitsevan eritelmien hyväksymistä koskevan tekstin valmisteleminen, ja sopimuksen 22 artiklassa määrätty kuuden kuukauden mittainen hyväksymismenettely. Jos eritelmit tulevat pakollisiksi neljän vuoden kuluttua muutoksen voimaantulosta, EU:n ulkopuoliset AETR-sopimuksen sopimuspuolet aloittaisivat älykkään ajopiirturin asentamisen alueellaan ensimmäistä kertaa rekisteröitäviin ajoneuvoihin vasta kesäkuussa 2026 eli noin seitsemän vuotta myöhemmin kuin EU:ssa.

## **4. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA**

Sisällyttämällä älykkään ajopiirturin versio 2 sopimukseen parannetaan ajo- ja lepoaikasääntöjen noudattamisen valvontaa AETR-alueella, kun ajopiirturiin kirjataan ajoneuvon sijaintitietoja enemmän. Kun otetaan huomioon, että kaikkien EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen on oltava varustettu älykkään ajopiirturin versiolla 2 vuonna 2025,<sup>7</sup> voidaan sisällyttämällä älykkään ajopiirturin version 2 eritelmit sopimukseen lisäksi välttää tilanne, jossa EU:n alueella liikkuisi pitkään kahdella älykkään ajopiirturin eri versiolla varustettuja ajoneuvoja.

Kun otetaan huomioon, että EU:ssa ensimmäistä kertaa rekisteröitävät ajoneuvot on varustettava älykkään ajopiirturin versiolla 2 vuoden 2023 puolivälistä alkaen, EU voisi hyväksyä, että EU:n ulkopuolisissa AETR-sopimuksen sopimuspuolissa ensimmäistä kertaa rekisteröitävät ajoneuvot varustettaisiin älykkään ajopiirturin versiolla 2 viimeistään vuoden 2025 lopussa. EU:n ulkopuolisille AETR-sopimuksen sopimuspuolille voitaisiin myöntää kahden vuoden lisäsiirtymäaika, jonka kuluessa niiden on asennettava älykkään ajopiirturin versio 2 kaikkiin ajoneuvoihin, joilla harjoitetaan liikennettä EU:n alueella, eli viimeistään vuoden 2027 loppuun mennessä.

---

<sup>7</sup> Ks. asetuksen (EU) N:o 165/2014, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/1054, 3 artiklan 4 ja 4 a kohta.

Lokakuussa 2020 pidetyssä AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän kokouksessa komissio esitteli älykkään ajopiirturin version 2 tärkeimmät toiminnot ja odotettavissa olevat muutokset niihin eritelmiin, jotka oli unionin puolesta toimitettu UNECE:n sihteeristölle 8. huhtikuuta 2020 (jotka siis vastasivat älykkään ajopiirturin versiota 1). Komission on määrä hyväksyä vuonna 2021 täytäntöönpanosäädös, jossa vahvistetaan älykkään ajopiirturin version 2 tekniset eritelmit. Sen perusteella EU esittää myöhemmin – todennäköisesti AETR-asiantuntijaryhmän kokouksessa lokakuussa 2021 – tarkistetun teknisen liitteen (liite 1C), jossa esitetään sopimukseen sisällytettävät älykkään ajopiirturin version 2 tekniset eritelmit.

Lisäksi on joiltakin osin muutettava päätöksessä (EU) 2016/1877 vahvistettua EU:n puolesta otettavaa kantaa. Mitä tulee sopimuksen 22 artiklaan, päätöksessä (EU) 2016/1877 vahvistetussa EU:n kannassa ehdotettiin unionin puolesta kyseisen artiklan muuttamista muun muassa siten, että muutokset hyväksytään, jos sopimuspuolten toimivaltaisista viranomaisista enintään puolet ilmoittaa pääsihteerille vastustavansa muutoksia; nykymuotoisen AETR-sopimuksen mukaan muutoksen voi torjua jo kolmasosa sopimuspuolista. EU:n ulkopuoliset AETR-sopimuksen sopimuspuolet vastustivat EU:n ehdottamaa muutosta voimakkaasti. Sopimuksen 22 artiklan mukaista menettelyä ei siksi enää ehdoteta muutettavaksi.

Toinen muutos, joka sekin liittyy päätöksessä (EU) 2016/1877 vahvistettuun unionin puolesta otettavaan kantaan, on että AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä käytyjen keskustelujen perusteella ei ole enää tarpeen kumota sopimuksen 22 a artiklaa, jota sovelletaan edelleen ajopiirturin aiempiin versioihin.

Sen sijaan EU esittää edelleen neuvoston päätökseen (EU) 2016/1877 sisältyvää sopimuksen 14 artiklaan tehtävää muutosta, jonka myötä EU voisi liittyä AETR-sopimukseen.

EU selosti AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän kokouksessa lokakuussa 2020 alustavia näkemyksiään älykkäästä ajopiirturista ja sen tärkeimmistä lisätoiminnoista. EU esitti alustavia näkemyksiään myös sopimukseen kirjattavasta älykkään ajopiirturin version 2 käyttöönottopäivästä. EU vahvisti, että EU:n virallinen kanta toimitetaan UNECE:n sihteeristölle, jotta siitä voidaan keskustella AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän kokouksessa helmikuussa 2021.

Ensimmäinen luonnos ehdotukseksi älykkään ajopiirturin version 2 eritelmistä voitaisiin esittää AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän kokouksessa helmikuussa 2021.

## **5. TIIVISTELMÄ EHDOTETUISTA MUUTOKSISTA**

### **5.1 Sopimuksen 10 artiklan muuttaminen: viittaus älykkään ajopiirturin teknisiin eritelmiin**

Kun otetaan huomioon, että älykkään ajopiirturin version 2 tekniset eritelmit on määrä sisällyttää sopimukseen sen liitteen uutena liitteenä 1C, 10 artiklassa olisi viitattava näihin eritelmiin, joiden on katsottava vastaavan sopimuksen vaatimuksia siitä päivästä, jona vastaava sopimukseen tehtävä muutos tulee voimaan.

### **5.2 Sopimuksen 13 artiklan muuttaminen: älykkään ajopiirturin käyttöönottoa koskeva siirtymäaika**

Sopimuksen 13 artiklassa vahvistetaan neljän vuoden siirtymäaika, jonka kuluttua ajopiirturia koskevien teknisten eritelmien soveltamisesta tulee pakollista AETR-sopimuksen sopimuspuolille. Ensimmäistä kertaa rekisteröitävät ajoneuvot olisi varustettava älykkään ajopiirturin versiolla 2 viimeistään 31. joulukuuta 2025. Kansainvälisessä liikenteessä käytettävät ajoneuvot olisi varustettava älykkäällä ajopiirturilla viimeistään 31. joulukuuta 2027.

### **5.3. Sopimuksen 14 artiklan muuttaminen: alueellisen yhdentymisen järjestöjen mahdollisuus liittyä AETR-sopimukseen**

Sopimuksen 14 artiklassa rajoitetaan AETR-sopimukseen liittymisen mahdollisuus koskemaan vain valtioita, jotka ovat UNECE:n jäseniä tai UNECE:n neuvonantajiksi hyväksytyjä valtioita. Jotta EU voisi liittyä sopimukseen, on 14 artiklaa muutettava siten, että myös alueellisen yhdentymisen järjestöt voivat liittyä sopimukseen.

### **5.4 Sopimuksen 22 artiklan muuttaminen: artiklassa vahvistetun menettelyn soveltaminen älykkään ajopiirturin teknisiin eritelmiin tehtäviin muutoksiin**

Sopimuksen 22 artiklassa vahvistettua menettelyä olisi sovellettava myös älykkään ajopiirturin versioon 2, joka on määrä määritellä uudessa liitteessä 1 C. Sopimuksen 22 a artikla olisi säilytettävä ennallaan, ja sitä olisi edelleen sovellettava digitaaliseen ajopiirturiin.

### **5.5 Älykkään ajopiirturin teknisten eritelmien sisällyttäminen AETR-sopimukseen liitteenä 1 C**

Älykkään ajopiirturin version 2 tekniset eritelmät olisi sisällytettävä kokonaisuudessaan sopimukseen sen liitteeseen lisättävänä liitteenä 1 C. Liitettä 1 C koskeva EU:n ehdotus tulee saataville vuonna 2021. Se perustuu unionin puolesta 8. huhtikuuta 2020 toimitettuihin eritelmiin (älykkään ajopiirturin versio 1) ja EU:n eritelmiin, jotka komission on määrä hyväksyä vuonna 2021 asetuksen (EU) 2020/1054 pohjalta.

### **5.6 Hyväksyntätodistuksen muuttaminen älykkään ajopiirturin ja sen komponenttien hyväksyntöjen sisällyttämiseksi siihen**

Liitteessä 2 olevassa III luvussa esitettyä hyväksyntätodistusta on muutettava siten, että sen soveltamisalaan sisällytetään liite 1 C eli älykäs ajopiirturi.

## **6. OIKEUSPERUSTA**

### **6.1 Menettelyllinen oikeusperusta**

#### *6.1.1 Periaatteet*

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen sopimuspuoli.<sup>8</sup>

Ilmaisu 'säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia' kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”.<sup>9</sup>

#### *6.1.2 Soveltaminen käsiteltävänä olevassa asiassa*

Tieliikenteen työryhmä (SC.1) on UNECE:n perustama elin.

<sup>8</sup> Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

<sup>9</sup> Unionin tuomioistuimen tuomio, 7. lokakuuta 2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.



Säädös, joka tieliikenteen työryhmän on määrä hyväksyä ennen kuin muutokset toimitetaan Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille hyväksyttäväksi sopimuksen 21 artiklan mukaisesti, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Suunniteltu säädös on sitova kansainvälisen oikeuden nojalla AETR-sopimuksen 14 artiklan mukaisesti.

Suunnitellulla säädöksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

## **6.2 Aineellinen oikeusperusta**

### *6.2.1 Periaatteet*

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

### *6.2.2. Soveltaminen käsiteltävänä olevassa asiassa*

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät liikennepolitiikkaan.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on 91 artikla.

## **6.3 Päätelmät**

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 91 artikla yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

## **7. SUUNNITELLUN SÄÄDÖKSEN JULKAISEMINEN**

Sopimukseen tehtävät muutokset on aiheellista julkaista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* sen jälkeen, kun ne on hyväksytty.

## Ehdotus

## NEUVOSTON PÄÄTÖS

**kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Eurooppalainen sopimus kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä,<sup>10</sup> jäljempänä 'AETR-sopimus', tuli voimaan 5 päivänä tammikuuta 1976. Sitä on muutettu viimeksi 20 päivänä syyskuuta 2010.
- (2) Sopimuspuolet voivat AETR-sopimuksen 21 artiklan mukaisesti toimittaa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille ehdotuksia sopimukseen tehtäviksi muutoksiksi. Ennen kuin ehdotukset toimitetaan Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille, niistä keskustellaan Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) tieliikenteen työryhmässä, jäljempänä 'SC.1-työryhmä'.
- (3) AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän on helmikuussa 2021 pidettäväksi suunnitellussa 25. kokouksessaan ja SC.1-työryhmän lokakuussa 2021 pidettäväksi suunnitellussa 116. kokouksessaan määrä keskustella AETR-sopimukseen tehtävistä muutoksista, jotka koskevat älykästä ajopiirturia.
- (4) AETR-sopimuksen 22 a artiklassa määrätään, että neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3821/85<sup>11</sup> tehtävät digitaalista ajopiirturia koskevat muutokset koskevat automaattisesti kaikkia AETR-sopimuksen sopimuspuolia ilman, että järjestetään mitään muodollista kuulemistä tai äänestystä. Se, etteivät AETR-sopimuksen sopimuspuolet osallistu digitaalista ajopiirturia koskevien teknisten eritelmien kehittämis- ja hyväksymisprosessiin, on aiheuttanut laajaa tyytymättömyyttä joidenkin sopimuspuolten parissa. Komission tiedonannossa *Digitaalinen ajopiirturi: Etenemissuunnitelma tulevaisuudessa toteutettaville toimille*<sup>12</sup> todetaan, että tämä mekanismi vaarantaa digitaalisen ajopiirturin moitteettoman ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon unionin ulkopuolisissa sopimusvaltioissa. Sen vuoksi on unionin etujen mukaista muuttaa digitaalisia ajopiirtureita koskevaa päätöksentekoprosessia ja ehdottaa AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä, että älykkään

<sup>10</sup> EYVL L 95, 8.4.1978, s. 1.

<sup>11</sup> Neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8).

<sup>12</sup> KOM(2011) 454 lopullinen.

ajopiirturin teknisten eritelmien sisällyttämiseksi AETR-sopimukseen sovelletaan 22 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan mukaista menettelyä. Sopimuksen 22 a artikla olisi pidettävä voimassa ajopiirturin edellisiin versioihin mahdollisesti tehtävien muutosten varalta.

- (5) AETR-sopimuksen 10 artiklassa määrätään, että asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukaisen ajopiirturin rakenteen, asennuksen, käytön ja testauksen katsotaan täyttävän AETR-sopimuksen vaatimukset. Sopimuksen 10 artiklaa olisi muutettava sisällyttämällä siihen viittaus älykkään ajopiirturin teknisiin eritelmiin, joiden olisi katsottava vastaavan AETR-sopimuksen vaatimuksia siitä päivästä, jona AETR-sopimuksen liitteessä oleva liite 1 C tulee voimaan.
- (6) Päivä, jona älykäs ajopiirturi otetaan AETR-sopimuksen mukaan käyttöön, olisi täsmennettävä siirtymämääräyksiä koskevassa AETR-sopimuksen 13 artiklassa.
- (7) AETR-sopimukseen eivät voi sen 14 artiklan mukaisesti liittyä muut elimet kuin UNECEn jäsenvaltiot ja UNECEn neuvonantajiksi hyväksytyt valtiot. Jotta Euroopan unioni voisi liittyä AETR-sopimukseen, olisi sen vuoksi muutettava 14 artiklaa siten, että alueellisen yhdentymisen järjestöt voivat liittyä AETR-sopimukseen.
- (8) Unionin liittymiselle AETR-sopimukseen on useita perusteita. Unionilla on ensinnäkin yksinomainen toimivalta kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työn alalla, kuten tuomioistuin on asiassa 22/70 vahvistanut. Toiseksi liittyminen takaisi unionin etujen tehokkaan ajamisen AETR-sopimuksen puitteissa. Sitä paitsi AETR-sopimukseen ja ehdotettuun päätöksentekoprosessiin liittyvät erityispiirteet ovat perusteita sille, että unionin olisi oltava sopimuspuoli.
- (9) Älykkään ajopiirturin tekniset eritelmiä, jotka sisällytettäisiin AETR-sopimukseen sen liitteeseen lisättävänä liitteenä 1 C, olisi laadittava käyttämällä perustana AETR-sopimusta käsittelevälle asiantuntijaryhmälle 8 päivänä huhtikuuta 2020 unionin puolesta toimitettuja eritelmiä ja niitä eritelmiä, jotka komission on määrä hyväksyä vuonna 2021 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1054<sup>13</sup> nojalla.
- (10) AETR-sopimuksen liitteessä 2 olevassa III luvussa vahvistettua digitaalisten ajopiirturien hyväksyntätodistusta olisi muutettava siten, että sitä voidaan käyttää myös älykkäiden ajopiirturien ja niiden komponenttien hyväksyntään.
- (11) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä, jotta saavutettaisiin tieliikenteen valvontalaitteiden (ajopiirturien) yleiseurooppalainen yhdenmukaistaminen.
- (12) Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja UNECEn tieliikenteen työryhmässä, toimien yhdessä,

---

<sup>13</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevän asiantuntijaryhmän 25. kokouksessa ja UNECEn tieliikenteen työryhmän 116. kokouksessa unionin puolesta otettava kanta vastaa tämän päätöksen liitteessä esitettyä AETR-sopimukseen ehdotettavia muutoksia.

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuun kantaan tehtävistä muodollisista ja vähäisistä muutoksista voidaan sopia ilman, että kantaa muutetaan.

*2 artikla*

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja UNECEn tieliikenteen työryhmässä, toimien yhdessä.

2. Jäsenvaltioiden on annettava ehdotettavat muutokset tiedoksi AETR-sopimusta käsittelevälle asiantuntijaryhmälle.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta  
Puheenjohtaja*