



MAANTIELIIKENNE: LAINSÄÄDÄNNÖN YHDENMUKAISTAMINEN

Maantieliikenteen sisämarkkinoiden luominen Euroopan unionissa edellyttää jäsenvaltioiden voimassa olevan lainsäädännön yhdenmukaistamista. Unionin tämän alan lainsäädäntötoimet koskevat verotusta, teknisiä määräyksiä, hallintoa ja työehtoja.

OIKEUSPERUSTA JA TAVOITTEET

Oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) VI osasto, erityisesti 91 artikla. Maantieliikennettä koskevan yhteisen politiikan tavoitteena on luoda tasavertaiset kilpailuedellytykset ja taata palvelujen vapaa tarjoaminen. Tämä edellyttää jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamista paitsi verotuksen (alv, ajoneuvoverot, polttoaineverot) ja valtiontuen myös teknisten määräysten (suurimmat sallitut mitat ja massat), työehtojen ja ympäristönsuojelutoimenpiteiden alalla.

SAAVUTUKSET

A. Verotuksen ja teknisten määräysten yhdenmukaistaminen

1. Valmisteverojärjestelmä ja infrastruktuurin käyttömaksujen kerääminen

Komissio esitti 8. heinäkuuta 2008 useita aloitteita liikenteen ympäristöystävällisyyden parantamiseksi ([ympäristöystävällisempää liikennettä koskeva paketti](#)). Paketti tarjoaa avoimen ja yleispätevän laskentamallin kaikille ulkoisille kustannuksille, muun muassa ympäristö-, melu- ja terveyshaittoihin sekä ruuhkiin liittyville kustannuksille. Tätä mallia käytettiin infrastruktuurin käyttömaksujen laskennan pohjana 17. kesäkuuta 1999 annettua [direktiiviä 1999/62/EY](#) (nk. eurovinjettidirektiivi) tarkistettaessa. Se tarjosi perustan strategialle mallin täytäntöönpanemiseksi vaiheittain kaikissa liikennemuodoissa.

Eurovinjettidirektiiviä käytetään edelleen hinnoittelun viitekehyksenä, kun tieinfrastruktuurin käyttömaksuja peritään liikenteenharjoittajilta. Kyseistä direktiiviä on muutettu 17. toukokuuta 2006 annetulla [direktiivillä 2006/38/EY](#) ja 27. syyskuuta 2011 annetulla [direktiivillä 2011/76/EU](#). Eurovinjettidirektiivi perustuu aiheuttamisperiaatteeseen ja tieliikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttämiseen hintoihin. Sillä pyritään varmistamaan, että käyttömaksut vastaavat kustannuksia, joita aiheutuu raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttäessä infrastruktuuria.



Komission 31. toukokuuta 2017 julkistamaan lainsäädäntöpakettiin ”Eurooppa liikkeellä” sisältyy kaksi uutta eurovinjettidirektiivin muutosehdotusta: ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta, joka käsitellään tavallista lainsäätämisyjärjestystä (COD) noudattaen ([COM\(2017\)0275](#)), ja ehdotus neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta, joka käsitellään kuulemismenettelyssä (CNS) ([COM\(2017\)0276](#)).

Toinen vuoden 2017 Eurooppa liikkeellä -lainsäädäntöpakettiin sisältyvä teksti oli ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa ([COM\(2017\)0280](#)). Yhteispäätösmenettely on nyt saatu päätökseen ja ehdotus on hyväksytty. Lopputuloksena syntynyt [direktiivi 2019/520/EU](#) on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

2. Päästönormit

[Asetuksessa \(EY\) N:o 443/2009](#) ja [asetuksessa \(EU\) N:o 510/2011](#) asetetaan päästönormit uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille osana kokonaisvaltaista lähestymistapaa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Näitä asetuksia on muutettu 11. maaliskuuta 2014 annetulla [asetuksella \(EU\) N:o 333/2014](#) asetuksen (EY) N:o 443/2009 muuttamisesta uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelemiseksi ja 26. helmikuuta 2014 annetulla [asetuksella \(EU\) N:o 253/2014](#) asetuksen (EU) N:o 510/2011 muuttamisesta uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelemiseksi.

Uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen päästönormeista on annettu ehdotus ([COM\(2017\)0676](#)), jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 715/2007 ja kumotaan asetukset (EY) N:o 443/2009 (menettely [2007/0297\(COD\)](#)) ja (EU) N:o 510/2011 (menettely [2009/0173\(COD\)](#)). Tässä uudelleenlaaditussa tekstissä asetetaan vuosia 2025 ja 2030 koskevat päästövähennystavoitteet. Yhteispäätösmenettely on saatu päätökseen ja säädös hyväksytty. Lopullinen säädös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä huhtikuussa 2019 ([menettely 2017/0293\(COD\)](#)).

3. Suurimmat sallitut mitat ja massat

Heinäkuun 25. päivänä 1996 annettu [direktiivi 96/53/EY](#) ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja painoista sisältää tärkeimmät ajoneuvojen kokoa koskevat unionin säännökset, joita sovelletaan jäsenvaltioiden välillä liikennöiviin raskaisiin ajoneuvoihin. Direktiivin 4 artikla mahdollistaa kuitenkin kansalliset poikkeukset. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi sallia direktiivin liitteessä vahvistettuja kynnyksarvoja (18,75 metriä ja 40 tonnia) pidempien ja painavampien ajoneuvojen liikennöinnin kuljetuksissa, joiden ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun (esimerkiksi metsätalouden ja teollisuuden



kuljetuksissa). Edellytyksenä on, että tällaisia poikkeuksia soveltavat jäsenvaltiot ilmoittavat siitä komissiolle, joka hyväksyy ne.

Direktiiviä on täydennetty ja muutettu 22. heinäkuuta 1997 annetulla [direktiivillä 97/27/EY](#) (joka kumottiin 13. heinäkuuta 2009 asetuksella (EY) N:o 661/2009) ja 18. helmikuuta 2002 annetulla [direktiivillä 2002/7/EY](#), joiden tarkoituksena on yhdenmukaistaa linja-autojen kokovaatimuksia, jotta mahdollistetaan vapaa liikennöinti unionin alueella ja erityisesti matkustajaliikenteen kabotaasin moitteeton toiminta.

Direktiiviä 96/53/EY on muutettu 29. huhtikuuta 2015 annetulla [direktiivillä \(EU\) 2015/719](#), jossa asetettiin tietyille unionissa liikkuville tieliikenteen ajoneuvoille suurimmat kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallitut mitat ja suurimmat kansainvälisessä liikenteessä sallitut painot.

Komissio esitti äskettäin myös ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi ([COM\(2018\)0275](#)) direktiivin 96/53/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse aerodynamiikaltaan, energiatehokkuudeltaan ja turvallisuudeltaan parannettujen ohjaamojen enimmäispituutta koskevien erityissääntöjen täytäntöönpanon määräajasta. Parlamentti vahvisti maaliskuussa 2019 ensimmäisen käsittelyn kantansa. Lopullinen säädös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä kesäkuussa 2019 (menettely [2018/0130\(COD\)](#)).

B. Hallinnollinen yhdenmukaistaminen

1. Kuljettajan lakisääteiset velvoitteet

Yhteisön ajokortista 29. heinäkuuta 1991 annetussa [direktiivissä 91/439/ETY](#) yhdenmukaistettiin ajokortin muoto ja ajoneuvoluokat, otettiin käyttöön vastavuoroisen tunnustamisen periaate ja säädettiin terveyttä ja ajokykyä koskevista perusvaatimuksista. Heinäkuun 23. päivänä 1996 annetulla [direktiivillä 96/47/EY](#) vahvistettiin luottokortin muotoinen vaihtoehtoinen ajokorttimalli. Kolmannessa ajokortteja koskevassa direktiivissä (20. joulukuuta 2006 annettu [direktiivi 2006/126/EY](#), jolla kumotaan direktiivi 91/439/ETY) säädetään tämän ajokorttimallin soveltamisesta kaikkiin unionissa myönnettäviin ajokortteihin 19. tammikuuta 2013 alkaen. Lisäksi kaikki nykyisin käytössä olevat paperiset ajokortit on vaihdettava uudenmallisiin muovikortteihin niiden uusimisen yhteydessä tai viimeistään vuonna 2033. Kaikilla uusilla ajokorteilla on voimassaoloaika (10–15 vuotta moottoripyörien ja henkilöautojen osalta maasta riippuen ja 5 vuotta kuorma-autojen ja linja-autojen osalta), ja ne ovat voimassa kaikkialla unionissa. Yhdenmukaistamisen tavoitteina on torjua väärentämistä ja ns. ajokorttiturismia, varmistaa vapaa liikkuvuus ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Komissio julkaisi 1. helmikuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi, jolla muutetaan maanteiden tavana- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annettua direktiiviä 2003/59/EY ja ajokorteista annettua direktiiviä 2006/126/EY ([COM\(2017\)0047](#)). Direktiivi julkaistiin [Euroopan unionin virallisessa lehdessä](#) 2. toukokuuta 2018.

Joulukuun 4. päivästä 2011 alkaen kuljettajatodistusta on säännelty 21. lokakuuta 2009 annetulla [asetuksella \(EY\) N:o 1072/2009](#) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen



markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä. Tämä säädös korvasi [asetuksen \(EY\) N:o 484/2002](#), jolla muutettiin neuvoston asetuksia [\(ETY\) N:o 881/92](#) ja [\(ETY\) N:o 3118/93](#). Kuljettajatodistus on yhdenmukaistettu asiakirja, joka todistaa, että jäsenvaltioiden välisessä maanteiden tavaraliikenteessä liikennöivän ajoneuvon kuljettaja on joko laillisessa työsuhteessa EU:n liikenteenharjoittajaan tämän sijoittautumisjäsenvaltiossa tai asetettu laillisesti kyseisen liikenteenharjoittajan käyttöön.

2. Ajoneuvojen rekisteröinti

Huhtikuun 29. päivänä 1999 annetulla neuvoston [direktiivillä 1999/37/EY](#) (jota muutettiin [direktiivillä 2003/127/EY](#) ja toistamiseen liikennekelpoisuuspakettiin kuuluneella [direktiivillä 2014/46/EY](#)) yhdenmukaistettiin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjat sekä helpotettiin ajoneuvon omistajan selvittämistä ja kahden eri jäsenvaltion kansalaisten välisiä ajoneuvokauppoja. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä 3. marraskuuta 1998 annetulla neuvoston [asetuksella \(EY\) N:o 2411/98](#) otettiin pakollisena käyttöön EU:n lipun heijastava kuva rekisterikilvessä ja rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkki rekisteröintikilven vasemmassa reunassa.

C. Työ-, lepo- ja ajoaikaa koskevien työehtojen yhdenmukaistaminen

Kun tiettyjä työajan järjestämistä koskevia seikkoja käsittelevä [direktiivi 93/104/EY](#) annettiin 23. marraskuuta 1993, kuljetusala jätettiin sen soveltamisalan ulkopuolelle. Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annetussa [direktiivissä 2002/15/EY](#) säädetään työaikajärjestelyjä koskevista vähimmäisvaatimuksista kuljettajien turvallisuuden ja terveyden edistämiseksi. Keskimääräinen viikoittainen työaika on direktiivin mukaan 48 tuntia. Se voi kuitenkin olla enintään 60 tuntia edellyttäen, että neljän kuukauden ajalta laskettu keskiarvo ei ylitä 48:aa viikkotuntia. Vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, taukoja ja vuorokautisen lepoajan vähimmäiskestoja säännellään 15. maaliskuuta 2006 annetulla [asetuksella \(EY\) N:o 561/2006](#), jolla kumottiin 20. joulukuuta 1985 annettu [asetus \(ETY\) N:o 3820/85](#). Sitä sovelletaan tavaraliikenteen (yli 3,5 tonnia painavat ajoneuvot) tai henkilöliikenteen (yli yhdeksän henkilön ajoneuvot) kuljettajiin, ja siinä säädetään aiempaa useammista tauoista ja parannetaan ja yksinkertaistetaan valvontaa ja seuraamusten määräämistä. [Asetuksella \(EY\) N:o 561/2006](#) muutettiin lisäksi 20. joulukuuta 1985 annettua [asetusta \(ETY\) N:o 3821/85](#) tekemällä digitaalisen ajopiirturin käytöstä pakollista. Koska ajopiirturin tietoja ei voi väärentää, se helpottaa EU:n sosiaalilainsäädännön rikkomusten valvontaa. Maaliskuun 15. päivänä 2006 annetulla [direktiivillä 2006/22/EY](#) säädetään edellä mainittujen asetusten täytäntöönpanon vähimmäisedellytyksistä ja vahvistetaan vähimmäismäärä tarkastuksille, jotka jäsenvaltioiden on tehtävä varmistaakseen ajo-, tauko- ja lepoaikojen noudattamisen (vuonna 2010 vähintään kolme prosenttia kuljettajien työpäivistä). [Asetus \(EY\) N:o 561/2006](#) liittyy myös [asetukseen \(EU\) N:o 165/2014](#), jossa asetetaan ajopiirtureita koskevia vaatimuksia. Analogisten ajopiirturien korvaaminen digitaalisilla tarjosi vähitellen mahdollisuuden tarkastaa entistä suuremman määrän tietoja aiempaa nopeammin ja luotettavammin, jolloin jäsenvaltioilla on paremmat mahdollisuudet lisätä tarkastusten määrää.



Lokakuun 21. päivänä 2009 annetulla, tieliikennepakettiin kuuluneella [asetuksella \(EY\) N:o 1073/2009](#) muutettiin [asetusta \(EY\) N:o 561/2006](#) ottamalla maateiden matkustajaliikenteessä käyttöön ns. 12 päivän sääntö. Sen mukaan kuljettaja, joka harjoittaa kertaluonteisesti kansainvälistä satunnaista henkilöliikennettä linja-autolla, voi työskennellä enintään 12 perättäistä päivää (yleensä enintään kuusi) kunhan matkaan sisältyy ainakin yksi 24 tunnin lepojakso. Tämä poikkeus sallitaan vain tiukoin ehdoin, joilla taataan liikenneturvallisuus ja velvoitetaan kuljettaja ottamaan viikoittaiset lepoajat välittömästi ennen tätä työvuoroa ja sen jälkeen. Muita ehtoja on sovellettu 1. tammikuuta 2014 alkaen. Niiden mukaan ajoneuvossa on oltava digitaalinen ajopiirturi ja, jos ajetaan kello 22:n ja 6:n välisenä aikana, sama kuljettaja voi ajaa yhtäjaksoisesti vain kolme tuntia tai ajoneuvossa on oltava useita kuljettajia. Muulla tieliikennelainsäädännöllä, kuten [direktiivillä 2002/15/EY](#) ja [direktiivillä 2006/22/EY](#), täydennetään [asetusta \(EY\) N:o 561/2006](#) etenkin työajan ja täytöntöönpanon valvonnan osalta.

Komissio esitteli 31. toukokuuta 2017 lainsäädäntöpaketin otsikolla ”Eurooppa liikkeellä”. Siihen sisältyy ehdotus 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 sekä [asetuksen \(EU\) N:o 165/2014](#) muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta ([COM\(2017\)0277](#)). Vuoden 2017 Eurooppa liikkeellä -pakettiin sisältyy myös komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi, jolla muutetaan [direktiiviä 2006/22/EY](#) valvontavaatimusten osalta ja vahvistetaan direktiiviä [96/71/EY](#) ja [direktiiviä 2014/67/EU](#) koskevia erityisiä sääntöjä, joita sovelletaan maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämiseen työhön toiseen jäsenvaltioon ([COM\(2017\)0278](#)). Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa molempiin ehdotuksiin huhtikuussa 2019. Liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) päätti syyskuussa 2019 aloittaa tekstistä toimielinten väliset neuvottelut. Tammikuussa 2020 valiokunta hyväksyi toisen käsittelyn varhaisessa vaiheessa sovitun tekstin ([2017/0121 \(COD\)](#)).

EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Euroopan parlamentti on lainsäädäntövaltansa rajoissa tukenut valtaosaa komission yhdenmukaistamishdotuksista mutta asettanut samalla myös omia painopisteitä: Eurovinjettidirektiivin viimeisimmän tarkistamisen yhteydessä parlamentti painotti ympäristönäkökohtien huomioon ottamista. Tämän ansiosta tietulli on vuoden 2013 puolivälistä alkaen voinut sisältää meluhaittojen ja ilmansaasteiden kustannukset. Parlamentille tämä saavutus, josta saadaan kiittää TRAN-valiokunnan peräänantamattomuutta, oli aiheuttamisperiaatteen toteutumisen kannalta ehdoton vähimmäisvaatimus. Saksan tiemaksuja koskevan tarkistetun suunnitelman hyväksymisestä komissiossa [15. maaliskuuta 2017 antamassaan päätöslauselmassa](#) parlamentti kiinnitti huomiota Saksaa vastaan käynnistettyyn rikkomusmenettelyyn. Sen perustana on kansallisuuteen perustuva epäsuora syrjintä, joka on vastoin unionin oikeutta ja perussopimusten perusperiaatteita.

[Syyskuun 9. päivänä 2015 antamassaan päätöslauselmassa](#) aiheesta ”[Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan](#) täytäntöönpano: tilannekatsaus



ja kohti kestävästä liikkuvuudesta” parlamentti kehotti komissiota ehdottamaan lisää lainsäädäntötoimia tietyillä edellä mainituilla aloilla. Se pyysi muun muassa tarkistamaan kolmatta ajokorttidirektiiviä ([direktiivi 2006/126/EY](#)), jotta ajokorttien myöntämistä ja kuljettajien koulutusta koskevia vaatimuksia voidaan tiukentaa, sekä tarkastelemaan uudelleen 29. huhtikuuta 2015 annettua [direktiiviä \(EU\) 2015/719](#), jolla muutetaan tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja/tai kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja painoista annettua [direktiiviä 96/53/EY](#).

Ajo- ja lepoaikojen valvonnan merkittävän tehostamisen lisäksi parlamentti on jatkuvasti vaatinut työehtojen todellista yhdenmukaistamista unionin tasolla. Se pyysi komissiota tarkastelemaan vuoden 2013 loppuun mennessä uudelleen matkustaja- ja tavaraliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevia unionin säädöksiä ja yhdenmukaistamaan niiden täytäntöönpanoa ja valvontaa. Huhtikuun 14. päivänä 2014 annetussa kertomuksessa unionin maantieliikennemarkkinoiden tilanteesta ([COM\(2014\)0222](#)) kuvataan maantieliikenteen markkinakehitystä ja maanteiden tavaraliikenteen sosiaalista ulottuvuutta.

TRAN-valiokunta ja työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL) järjestivät parlamentissa 16. lokakuuta 2017 yhteisen julkisen kuulemistilaisuuden, jossa käsiteltiin liikennealan liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja. Parlamentin rakenne- ja koheesipolitiikkayksikkö on lisäksi julkaissut tutkimuksen ”[Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions](#)”, jossa päivitetään vuonna 2013 tehtyä tutkimusta. Siinä tarkastellaan maantieteen tavaraliikenteessä työskenteleviin ammattikuljettajiin sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja heidän työolojaan. Eniten huomiota saavat tämän liikennealan perustavanlaatuiset sosiaaliset kysymykset, kuten ajo- ja lepoajat, sekä työjärjestelyjen ja tulotasojen kaltaiset käytännön näkökohdat, jotka vaikuttavat suoraan kuljettajien elämänlaatuun.

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

