



SKAL/ALT/LAL EU-katsaus – tiistai 23.4.2013

Ajo- ja lepoajat esillä maantiekuljetusalojen sosiaalidialogin yhteydessä maanantaina 22.4.

- Työnantajapuolen (IRU) esikokouksessa Espanjan järjestö **ASTIC** kertoi omasta aloitteestaan saada nykyasetus avattua pika-aikataululla
- Muistutin kokouksen osallistujia Suomen (SKAL/ALT/LAL) muutaman viikon takaisesta esityksestä ja annoin tukemme Espanjan tavoitteille
- Ilmapiiri alkaa muuttua myönteisemmäksi asetuksen avaamisen suhteen, mm. Pohjoismaiset kollegajärjestöt, erityisesti Norja, yhä selvemmin myötäsukaisia
- Esitykset käsitellään IRU:n Liaison committeen -kokouksessa lokakuun alussa, tämän jälkeen mahdollinen keskusteluavaus mm. eurooppalaisen AY-liikkeen (ETF) suuntaan

Tietoja tihkuu: tavaraliikenteen kabotaasista tulossa esitys nyt näillä näkymin vasta kesän jälkeen, komission oma sarvio esityksen vaikutuksista valmis

- Maantiekuljetusalojen sosiaalidialogi (IRU-ETF-KOMISSIO) maanantaina (22.4.) komissio esitteli vaikutusarvioanalyysin tulokset
- edelleen päättämättä, annetaanko esitys lainsäädännöllisesti sitovana vaiko tiedonantona - > tämän komission **Claire Whittaker**, *DG Move* totesi käytäväkeskustelussa kanssani
- tällä hetkellä käynnissä vaikutusarvioanalyysin viimeisteleminen julkaisumuotoon ja markkinakartoitus
- markkinakartoitus osoittaa: edelleen Euroopan kabotaasista reilut 60% vanhojen jäsenmaiden toimesta, polttoaineet ja palkat ovat kaikkialla kaksi johtavaa kustannuselementtiä, palkkatasossa lievää lähentymistä EU15 ja EU12 -välillä, työn tuottavuuden vertailu jäsenmaittain haastavaa
- toiseen jäsenmaahan sijoittautuminen komission selvityksen mukaan paikoittain hankalaa – osa maista selkeästi estää laillista sijoittautumista, siksi (mukamas) tarve kabotaasille
- Vaikutusarviot (Huom!, nämä ovat komission omat perustelut sille, miksi esitys markkinoiden avaamisesta olisi syytä tehdä) : taloudelliset vaikutukset/ positiiviset EU-kilpailukyvyille ja markkinaintegraatiolle, toisaalta avaaminen ei tuo yhtään lisää kuljetettavaa ja luo jäsenmaille kuluja lisääntyvän valvonnan kautta – sosiaaliset vaikutukset/ työolot kohentuvat, imago kohenee, tuottavuus paranee, laittomuudet vähenevät paremman valvonnan myötä – ympäristövaikutukset/ tyhjänä ajaminen kabotaasiliikenteessä vähenee
- Myös AKT: edustus (2hlöä) kokouksessa paikalla, ajatus pohjoismaisesta lobbaushankkeesta (Bryssel/Strasbourg) herätti kysymyksiä
- Kabotaasikuuleminen EU-parlamentissa tiistai-iltana 23.4., siellä esillä oleva pohjapaperi lähtee viikon maassaolosäännöstä ilman keikkarajoituksia

Mitat ja massat puhuttavat diriesityksen myötä ympäri Eurooppaa, Kallas oli asiasta parlamentin tentattavana tiistai-aamuna 23.4.

- EU-parlamentin liikennevaliokunta (TRAN) on esityksen nk. vastuuvaiokunta -> diriesityksen raportööri nimetään SD -ryhmästä
- liikennekomisaari **Siiim Kallas**: (suoria sitaatteja Kallasin puheesta EU-parlamentin liikennevaliokunnalle tiistaina 23.4.)

- esitys mahdollistaa tulevaisuudessa täysin uudet, turvallisemmat ja erityisesti ympäristöystävällisemmät rekat ja bussit Euroopan tieverkolle
- kuljetusyritysten polttoainekulut leikkaantuvat jopa 10% (???)
- turvallisuus kohenee, vähentää raskaan liikenteen onnettomuuksia jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kanssa 300-500 vuodessa (???)
- esitys takaa reilumman pelin kuljetusmarkkinoilla, ylipainoja kilpailukeinona käyttävät yritykset pannaan kuriin
- moduulirekkojen rajan ylittävän liikenteen salliva tulkinta kirjoitettu nyt direktiivin tekstiin, sille halutaan luoda näin kestävä juridinen pohja – (kyllä Kallas tässä asiassa ajaa vahvasti myös Suomen etua, Pasin huomio)
- MEPIEN kommenttipuheenvuoroista poimintoja, aluksi ryhmäpuheenvuorot (suoria sitaatteja):
 - **EPP:** ei tätä pidä nähdä kuljetusmuotojen välisenä kilpailuasiana, eikä keski-Euroopan ole syytä olla kateellisia pohjoismaille, jotka näitä moduulirekkoja jo käyttävät – toki sallittava myös rajat ylittävissä kuljetuksissa
 - **SD:** vanha diri on jo aikansa elänyt, sitä on uudistettava – turvallisuuden ja polttoainetalouden kohentaminen tärkeää, kuten myös ylikuormien tiukka karsinta hyvä hanke. Mutta me emme halua gigamonster-rekkoja yhtään enempää, haluamme estää jättiläisrekkojen leviämistä yhtään nykyistä laajemmalle Euroopassa
 - **ALDE:** Kuin SD myös me tuemme vahvasti turvallisuutta, kuljettajien mukavuutta ja aerodynamiikkaa/polttoainesäästöjä. Tuemme myös 45 jalan konttien osalta parannuksia. Pohjoismaat toivat nämä liittyessään Eurooppaan, sille emme silloin mitään mahtaneet ja olimme toki tuolloin skeptisiä. Mutta nyt näyttäisi siltä, että moduulirekat ovatkin turvallisia ja ympäristöystävällisiä. Miksi sitten emme antaisi niiden ylittää rajoja ja sitä kautta parantaa Euroopan kilpailukykyä?
 - **VIRHEÄT:** On esityksessä jotain hyvääkin, niin rekkojen ja bussien turvallisuus ja painosensorit. Mutta 45 jalan kontit – niitä ei saa siirtää maanteille, taas lyödään rautatieliikennettä kuin vierasta sikaa. Tämä on vain näennäinen viherpesuun pohjautuva esitys, jonka myötä halutaan siirtää kuljetukset maanteille ja oikeutus gigarekkojen käyttöön
 - **ECR:** Olisi hyvä kuulla myös valmistajilta, mitä he voivat käytännössä tehdä – ovatko kaikki direktiivin ajatukset realistisia. Mutta emme kuitenkaan vastusta ajoneuvojen koon kasvattamista - mitä isompia ne ovat, sitä vähemmän niitä lukumääräisesti tarvitaan. Sehän on ympäristön kannalta toki parempi, Emmekä missään nimessä halua rajoittaa moduulien rajat ylittävää liikennettä.
 - **Yksittäiset mepit:** Myös bussien kokoa on syytä kasvattaa, sille on täysin vankat perusteet. Turvallisuuden parantaminen kannatettavaa. Painosensoreille kannatusta. Moduulit jakavat rajusti näkemyksiä – osa ampuu sumeilematta alas ja pelottelee rankoin sanankääntein, osa taas tukee vahvasti ja syyttää vastustajia populismista. EcoCombi on voitava liikkua myös rajojen yli, miksi halutaan estää vapaata liikkuvuutta, rakentaa uusia rajoja Euroopan sisämarkkinoille ja suosia toisia kuljetusmuotoja maantieliikenteen kustannuksella
 - **Päivän paras MEP-heitto:** ”On tämä maailma joskus kummallinen ja epäoikeudenmukainen – viime vuonna olitte täällä parlamentissa kuultavana ja teidät haukuttiin kun halusitte sallia Suomen ja Ruotsin välillä moduulien käytön myös rajan ylittävässä liikenteessä. Teiltä vaadittiin tuolloin oikeusperustaa lupauksellenne. Nyt olette jälleen täällä ja esittelette pyytämämme oikeusperustan kirjaamalla asian direktiiviin ja kuitenkin teidät haukutaan taas pataluhaksi.”
- Mitta- ja massadiri sillä myös maanantain sosiaalialogissa (**Philippe Hamet, DG Move**) – tuolloin erityisesti esillä yhteisvastuu/co-liability mittojen ja massojen noudattamisesta,

- esitys liikennelupakelpoisuuden ts. hyvän maineen menettäminen +20% ylikuormasta ja 2-akselisten bussien kokonaispainokorotus (19 vs. 19.5 tn)
- Saimme (SKAL/ALT/LAL) viime viikolla kutsun komission asettamaan asiantuntijaryhmään, joka alkaa kehittää direktiiviesityksen mallia aerodynamiikasta käytännössä, ensimmäinen kokous 30.5.
 - Po. ryhmässä mukana mm.: EU-komissio itse (DG Move ja DG Entr), Ajoneuvovalmistajien keskusorganisaatio ACEA, MAN, DAF, VOLVO, SCANIA, DAIMLER, IVECO, EU:n rautatieorganisaatiot, ECG, TISPOL, ECR, TNT, IKA, Transport For London, Schmid Cargo Bull, CAETANO BUS, IRIS BUS, VAN HOOL, SETRA, AT Dynamics, University of Birmingham, University of Michigan, Politecnico di Milano, Chalmers University, FKFS, MIRA, IRU Geneve (Jacques Marmy), IRU Bruxelles (Michael Nielsen), FTA UK (Chris Yarsley), FNTR FR (Isabelle Maitre), **SKAL/ALT/LAL** (Pasi Moisio).
 - Etukäteispalaveri kasaan toukokuulle: SKAL/LAL, Teknologiateollisuus, EK, Autotuojat, kansalliset viranomaiset
 - Tapasin maanantaina myös TraFin **Erik Asplundin** (oli neuvoston työryhmäkokouksessa), joka vastaa mitta- ja massadirin lausuntokierroksesta Suomessa – erittäin myönteinen po. kansalliselle taustaryhmäajatukselle
 - Lausuntomme direktiiviesityksestä käännökseen (engl.) mahdollisimman pikaisesti, jotta sitä voidaan käyttää työkaluna Brysselin edunvalvonnassa heti käsittelyn käynnistyttyä

IRU:n selvitys ammattipätevyysdirektiivin tilanteesta takkuua pahasti, toistaiseksi SKAL/ALT/LAL vastannut ainoina EU-jäsenjärjestöinä

- hoputin hanketta maanantaina sosiaalialogikokouksessa, IRU Bryssel lupasi uusia kysymyskierron jäsenjärjestöille ensi viikolla ja valvoa vastaamista
- esitin myös, että EU-tason sosiaalipartit (IRU, ETF) voisivat eddottaa komissiolle tilanteen pikaista kartoittamista / kartoituksen rahoittamista

Touko- kesäkuussa komission selvitys EU:n maantiekuljetusalojen sosiaalialogin kattavuudesta, kansallisista toimijoista

- Komissio haluaa ajantasaistaa tietokantansa. Vastataan yhteisesti SKAL/ALT/LAL –ryhmänä -> säilytetään nykyinen malli osallistua osana IRU:n työnantajadelegaatiota sosiaalialogiin sekä sen alaisiin työryhmiin myös jatkossa

Tiistai-aamuna 23.4. parlamentin liikennevaliokunta äänesti myös kevyiden yksityisajoneuvojen tiemaksu- ja vinjettijärjestelmää Euroopassa koskevasta strategiasta