



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 21. joulukuuta 2021
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

NEUVOSTON PERUSTELUT

Asia:	Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN antamiseksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta – Neuvoston perustelut – Hyväksytty neuvostossa 20. joulukuuta 2021
-------	--

I JOHDANTO

1. Euroopan komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1. kesäkuuta 2017 osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia.
2. Tällä ehdotuksella muutetaan ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annettua direktiiviä 2006/1/EY¹, ja sen tavoitteena on laajentaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen markkinoille pääsyä ja vähentää sääntöjen monimutkaisuutta.
3. Euroopan parlamentti nimesi kahdeksannella vaalikaudellaan liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) asiasta vastaavaksi valiokunnaksi. TRAN-valiokunta nimitti esittelijäksi Cláudia Monteiro de Aguiarin (EPP, PT) ja äänesti hänen mietinnöstään 24. toukokuuta 2018. Euroopan parlamentti vahvisti 15 tarkistusta sisältävän ensimmäisen käsittelyn kantansa 15. tammikuuta 2019².
4. TRAN-komitea nimitti yhdeksännellä vaalikaudella saman esittelijän ja päätti 24. syyskuuta 2019 epävirallisten poliittisten kolmikantakokousten aloittamisesta ensimmäisen käsittelyn kannan pohjalta.
5. Neuvostossa maaliikennetyöryhmä aloitti työnsä 1. kesäkuuta 2017. Työryhmä analysoi vaikutustenarviointia 13. kesäkuuta 2017. Valtuuskunnat tiedostivat vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille pääsystä odotettavissa olevat myönteiset vaikutukset, mutta monet niistä korostivat, että mahdolliset kielteiset vaikutukset edellyttivät tarkempaa analysointia. Nämä huolenaiheet liittyivät mahdolliseen veropohjan murenemiseen ja valvottavuuteen tuolloin jäljellä olleiden, vuokrattuja ajoneuvoja koskevien liikennöintirajoitusten että kabotaasiliikenteen osalta. Jotkin valtuuskunnat eivät olleet vakuuttuneita siitä, että ajoneuvojen tehokkaammilla vuokramarkkinoilla olisi yleisesti myönteinen vaikutus ympäristöön.
6. Neuvosto (liikenne, televiestintä ja energia) keskusteli ehdotuksesta ensimmäistä kertaa 5. joulukuuta 2017 tilanneselvityksen³ pohjalta.

¹ EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82.

² Ks. ST 5386/19.

³ Ks. ST 14841/17.

7. Eri tasoilla vuosina 2018–2021 tehdyn lisätyön perusteella neuvosto muodosti 3. kesäkuuta 2021 yleisnäkemyksen⁴.
8. Euroopan parlamentin, neuvoston ja välittäjänä toimineen komission välillä käytiin heinä–lokakuussa 2021 neuvotteluja yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ehdotuksesta. Neuvottelijat pääsivät 26. lokakuuta 2021 alustavaan yhteisymmärrykseen kompromissitekstistä, jota analysoitiin sen jälkeen pysyvien edustajien komiteassa, joka hyväksyi sen 12. marraskuuta 2021⁵.
9. Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 6. joulukuuta 2017 antaman lausunnon ja alueiden komitean 1. helmikuuta 2018 antaman lausunnon.
10. Lainsäätäjien välinen alustava yhteisymmärrys huomioon ottaen ja lingvistijuristien viimeisteltyä tekstin neuvosto vahvisti 20. joulukuuta 2021 ehdotusta koskevan ensimmäisen käsittelyn kantansa.

II TAVOITE

11. Direktiivissä 2006/1/EY kodifoidaan aiemmat säännöt ja säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämiseksi maanteiden tavaraliikenteessä jäsenvaltioiden välillä sekä oman jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten osalta. Direktiivi kuitenkin
- sallii jäsenvaltion rajoittaa alueelleen sijoittautuneiden yritysten vuokraamien ajoneuvojen käytön vain kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin, minkä lisäksi voidaan kieltää omaan lukuun tapahtuvissa kuljetuksissa sellaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttö, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli kuusi tonnia;
 - rajoittuu toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten osalta samassa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen vuokraamiseen jäsenvaltioiden välistä liikennettä varten.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Komissio ehdottaa direktiivin 2006/1/EY muuttamista lähinnä nykyisten rajoitusten poistamiseksi sekä sellaisen selkeän ja yhtenäisen sääntelykehityksen luomiseksi, joka mahdollistaa koko EU:n liikenteenharjoittajille yhtäläisen pääsyn vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille.

III NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYYSI

A. Yleistä

13. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat käyneet neuvotteluja komission ehdotuksen pohjalta päästäkseen yhteisymmärrykseen vaiheessa, jossa neuvosto vahvistaa ensimmäisen käsittelyn kantansa. Neuvoston kantaa koskevassa ehdotuksessa on otettu täysin huomioon näiden kahden lainsäätäjän välillä aikaan saatu kompromissi.
14. Parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta oli yhteneväinen neuvostossa sillä hetkellä vallinneen enemmistön näkemyksen kanssa, jonka mukaan lainsäädäntötoimia on lisättävä valvontasäännösten vahvistamiseksi ja suojatoimien käyttöön ottamiseksi, jotta estetään markkinoiden vapauttamisen käyttö ensisijaisesti kansallisten ajoneuvoverojen kiertämiseen. Neuvoston yleisnäkemyksessä, josta sovittiin yli kaksi vuotta parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan jälkeen, vahvistettiin tämä samansuuntainen arviointi ja otettiin lisäksi valvontasäännösten osalta huomioon markkinoiden avaamista koskevien muiden lainsäädäntöaloitteiden viimeistely ensimmäisessä liikkuvuuspaketissa.
15. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa huomioon otettuun kompromissiin sisältyvät seuraavat keskeiset seikat:

a) Ero ulkomaisten ja omien yritysten pääsyssä vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille

16. Nykyisessä direktiivissä ja komission ehdotuksessa annetaan olennaisesti samat oikeudet vuokrata ajoneuvo niille yrityksille, jotka ovat sijoittautuneet alueelle, missä jäsenvaltio vastaa sääntelystä (3 artikla), ja niille yrityksille, jotka ovat sijoittautuneet toiseen jäsenvaltioon kuin sääntelystä vastaavaan jäsenvaltioon (2 artikla). Sekä parlamentti (tarkistukset 3, 4 ja 9) että neuvosto kannattivat kuitenkin näiden tapausten eriyttämistä. Jos yritys on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon ja vuokrattu ajoneuvo on rekisteröity asianmukaisesti jossain jäsenvaltiossa, ne jäsenvaltiot, joihin yritys ei ole sijoittautunut, eivät saisi rajoittaa markkinoillepääsyä. Tämän olisi oltava lähtökohta myös jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen tapauksessa. Toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttämiseksi sijoittautumisjäsenvaltiolla olisi kuitenkin oltava käytettävissään tietyt rajoittamisen mahdollistavat suojatoimenpiteet.

b) Mahdollisuudet rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä jäsenvaltioon sijoittautuneissa yrityksissä

17. Ottaen huomioon yhteisymmärrys näiden tapausten erottamiseksi toisistaan neuvotteluissa keskityttiin niiden suojatoimien soveltamisalaan, joilla rajoitetaan vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä verotuksen vääristymien välttämiseksi (parlamentin tarkistukset 4 ja 11; muutosdirektiiviä koskevan neuvoston yleisnäkemyksen 3 artiklan 2 kohta).
18. Toimielinten kannat lähenivät toisiaan sitä mahdollisuutta koskevan kompromissin osalta, joka koskee toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon vuokrasopimuksen keston rajoittamista. Kompromissi takaa, että jäsenvaltion toteuttamien toimenpiteiden tapauksessa vuokrasopimus voi aina kattaa vähintään kaksi perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Mahdollisuus vaatia, että sopimus voi olla voimassa enintään 30 päivää, on käytettävissä, jos tämä vaatimus on seurausta jäsenvaltioiden ajoneuvojen rekisteröintisäännöistä.
19. Sen mahdollisuuden osalta, joka koskee toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osuuden rajoittamista suhteessa kotimaiseen maantiekuljetusta harjoittavaan ajoneuvokantaan, molempien toimielinten kannoissa kannatettiin 25 prosentin taattua vähimmäisosuutta. Hyväksytyssä tekstissä on lisätty teknisiä yksityiskohtia parlamentin tarkistukseen.

20. Lisäksi oli löydettävä ratkaisu kysymykseen, joka koskee valinnaisia rajoituksia vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön omaan lukuun tehtävissä kuljetustoiminnoissa (parlamentin tarkistukset 28 ja 34; muutosdirektiiviä koskevan neuvoston yleisnäkemyksen 3 artiklan 2 kohdan c alakohta). Parlamentin kanta oli laajempi siinä mielessä, että rajoitusta olisi sovellettu myös yrityksen rekisteröintijäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin, ja neuvoston kanta oli laajempi siinä mielessä, ettei siinä tehty erottelua ajoneuvon painon mukaan. Komissio oli valmis hyväksymään muiden suojatoimien logiikan mukaisen suojatoimen, mutta vaati poistamaan säännön, joka salli omaan lukuun tehtävien toimintojen yleisen vapauttamisen. Parlamentti hyväksyi lopulta neuvoston asiaa koskevan kannan.

c) Seuranta ja valvonta

21. Koska nykyiset säännöt eivät anna mitään vapauksia vuokrata ajoneuvoa, joka ei ole rekisteröity siinä jäsenvaltiossa, johon yritys on sijoittautunut, kysymys vuokrattujen ajoneuvojen käytön seurannasta ja valvonnasta, erityisesti nykyisten kabotaasiliikennettä koskevien markkinarajoitusten yhteydessä⁶, oli kompromissin kannalta hyvin tärkeä.
22. Parlamentin kanta sisälsi tiukan valvontakehyksen (tarkistukset 5 ja 12), joka poikkesi neuvoston kannasta lähinnä jäsenvaltioiden välisten yhteistyökanavien käytössä. Kompromississa yhteistyömekanismi saatettiin vastaamaan, selkeämmin kuin neuvoston kannassa, asetuksen (EY) N:o 1071/2009 yhteistyösääntöjä, joita oli nykyaikaistettu ensimmäisessä liikkuvuuspaketissa. Kohtuuttoman hallinnollisen rasituksen välttämiseksi parlamentti suostui siihen, että vuokrattuja ajoneuvoja koskevia tietoja ei tarvitse ilmoittaa jokaisen ajoneuvon vuokrauksen yhteydessä, kunhan tiedot ovat saatavilla ja käytettävissä siinä jäsenvaltiossa, joka suorittaa valvontaa tienvarsitarkastusten aikana (uudet 3 a ja 5 b artiklat).

⁶ Ks. asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artikla.

d) Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja politiikan arviointi

23. Kompromississa esitetään direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä määräaikaan (muutosdirektiivin 2 artikla), joka on lähellä elokuuta 2023, jolloin ensimmäisen liikkuvuuspaketin uudet valvontasäännökset on määrä panna täytäntöön.
24. Direktiivin täytäntöönpanoa ja vaikutuksia koskevaa komission raportointivelvollisuutta (parlamentin tarkistukset 7 ja 13, muutosdirektiivin uusi 5 a artikla) tarkistettiin lähentämällä kantoja toisiinsa kertomuksen aikataulun ja niiden aiheiden osalta, joita siinä odotetaan käsiteltävän.

B. Neuvoston kannan muut kohdat

25. Neuvosto hyväksyi parlamentin esittämät tarkistukset uudelleen muotoiltuina (johdanto-osan 2 ja 4 kappaleet, jotka perustuivat parlamentin tarkistuksiin 1 ja 6). Seuraavat muut seikat, jotka neuvosto lisäsi komission ehdotukseen, päättyivät neuvoston kannan lopulliseen tekstiin:
- johdanto-osan 8 kappaleessa ja asiaa koskevissa 3 artiklan 2 kohdan osissa viitataan valvontakeinoihin siinä tapauksessa, että jäsenvaltio on rajoittanut sen alueelle sijoittautuneiden yritysten tekemien vuokrasopimuksen kestoja;
 - muun äskettäin annetun EU:n lainsäädännön⁷ mukaisesti jäsenvaltioiden on hyväksyttävä asiakirjojen, jotka kuljettajan on pidettävä ajoneuvossa, esittäminen sähköisessä muodossa (muutosdirektiivin johdanto-osan 6 kappale ja 2 artiklan 2 kohta).

⁷ Ks. esim. asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 4 a kohta ja asetuksen (EU) N:o 2020/1056 5 artikla.

IV PÄÄTELMÄ

26. Neuvoston kannassa on pidetty kiinni Euroopan komission ehdotuksen päätavoitteista ja otettu täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välisissä epävirallisissa neuvotteluissa Euroopan komission tuella saavutettu kompromissiratkaisu.
27. Kompromissi vahvistettiin Euroopan parlamentin TRAN-valiokunnan puheenjohtajan puheenjohtajavaltiolle lähettämällä kirjeellä, joka on päivätty 16. marraskuuta 2021. Tämän jälkeen neuvosto (ympäristö) vahvisti sen 20. joulukuuta 2021 ensimmäisen käsittelyn kantanaan.
-