



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. marraskuuta 2018
(OR. en)

14802/18

Toimielinten väliset asiat:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

SELVITYS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Ed. asiak. nro: ST 13922/1/18 REV 1

Kom:n asiak. nro: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Asia: Liikennepaketti I:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

– Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi edellä mainitut kolme ehdotusta 31. toukokuuta 2017 osana liikennepaketin ensimmäistä kokonaisuutta. Yksittäisten ehdotusten tärkeimmät toimintamallit ovat seuraavat:

- *Pääsy ammatin harjoittamiseen ja markkinoille*: tiukennetaan ja yhdenmukaistetaan yritysten sijoittautumista koskevia edellytyksiä sekä tehostetaan jäsenvaltioiden yhteistyötä postilaatikkoyritysten vastaisissa toimissa; otetaan käyttöön kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien pakollinen lupamenettely; tarkistetaan ja yksinkertaistetaan kabotaasiliikenteen rajoituksia ja niihin liittyviä valvontamekanismeja; siirrytään käyttämään sähköisiä asiakirjoja;
- *Lepo- ja ajoajat sekä ajopiirturi*: lisätään joustavuutta viikoittaisten lepoaikojen käytön osalta, jotta kuljettajien säännöllinen kotiin palaaminen helpottuisi; asetetaan liikenteenharjoittajille selkeä velvollisuus tarjota riittävä ja maksettu majoitus muualla kuin ohjaamossa; asetetaan velvoite rekisteröidä rajan ylitykset ajopiirturiin valvonnan helpottamiseksi;
- *maantieliikenteen työntekijöiden lähettäminen ja sosiaalilainsäädännön täytäntöönpano*: selkeytetään työntekijöiden lähettämistä koskevien periaatteiden soveltamista määrittämällä kuljettajan jäsenvaltiossa viettämä vähimmäisaika (kansainvälisten kuljetusten osalta kolme päivää kuukaudessa), jonka jälkeen sovelletaan kansallisia vähimmäispalkkaa ja palkallista vuosilomaa koskevia sääntöjä; otetaan käyttöön vastaanottavassa jäsenvaltiossa suoritettavaa valvontaa koskevat yksityiskohtaiset tarkistuslistat, jotka perustuvat yhdenmukaistettuun riskiluokitusmenetelmään ja kattavat myös työaikadirektiivin.

2. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta nimitti Ismail ERTUGin (S&D, DE) asetusten 1071/2009 ja 1072/2009 muuttamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi, Wim van de CAMPin (EPP, NL) asetusten 561/2006 ja 165/2014 muuttamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi ja Merja Kyllösen (EUL/NGL, FI) direktiivin 2006/22/EY muuttamista ja maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen vahvistamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi. Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta antoi 30. huhtikuuta 2018 lausunnon ensimmäisestä ehdotuksesta, 26. huhtikuuta 2018 toisesta ehdotuksesta ja 4. toukokuuta 2018 kolmannesta ehdotuksesta. Parlamentin täysistunnossa äänestettiin 4. heinäkuuta 2018 tarkistuksista liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietintöihin, mutta enemmistöä ei löytynyt niistä yhdenkään hyväksymiseksi. Käsittelyjä jatketaan liikenne- ja matkailuvaliokunnassa.
3. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi näistä kolmesta ehdotuksesta kaksi lausuntoa 18. tammikuuta 2018, ja Euroopan alueiden komitea antoi kyseisistä ehdotuksista lausunnon 1. helmikuuta 2018.

II ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

4. Maaliikennetyöryhmä tarkasteli ehdotuksia edeltävien puheenjohtajakausien aikana 1. kesäkuuta 2017 – 14. toukokuuta 2018 ja laati tilanneselvitykset, jotka esiteltiin neuvostolle 5. joulukuuta 2017 ja 7. kesäkuuta 2018.¹ DK:n ja UK:n valtuuskunnat pitävät voimassa parlamentaariset tarkasteluvaraukset.
5. Itävallan puheenjohtajakaudella työryhmä keskusteli mahdollisista jatkotoimista ja useista puheenjohtajavaltion kompromisseista 1. lokakuuta ja 6. marraskuuta 2018 välisenä aikana. Puheenjohtajavaltion kompromisseilla pyritään löytämään tasapaino riittävän sosiaalisen suojelun ja sisämarkkinoiden toiminnan välillä samalla kun vähennetään hallinnollista rasitetta. Ne perustuvat seuraaviin peruspilareihin, jotka muodostavat yhden paketin:

¹ Asiak. 14841/17 ja 9259/18.

6. Ajopiirturit (asetus 165/2014)

- Kesäkuusta 2022 alkaen uudet ajoneuvot on varustettava älykkään ajopiirturin toisella versiolla (8 artiklan 1 kohdan toinen alakohta). Ajoneuvojen, jotka on ensi vuoden kesäkuusta alkaen varustettu älykkään ajopiirturin ensimmäisellä versiolla, on vastaanotettava ohjelmistopäivitys toiseen versioon siirtymiseksi vuoden 2024 loppuun mennessä.
- Kaikkiin kansainvälisissä kuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin on jälkiasennettava älykkään ajopiirturin toinen versio vuoden 2024 loppuun mennessä (3 artiklan 4 kohta).
- Toisen version avulla voidaan automaattisesti rekisteröidä rajanylitysjankkohta ja -paikka sekä paikantaa kuormaamis- ja purkamistoimet.
- Kuljettajat olisi velvoitettava analogista tai digitaalista ajopiirturia käytettäessä rekisteröimään manuaalisesti maakoodi ensimmäisellä rajanylityksen jälkeisellä pysähdyspaikalla, kunnes jälkiasennukset on tehty.
- Kuljettajakortit on korvattava vuoteen 2024 mennessä, koska uudet älykkäät ajopiirturit tallentavat nykyistä suurempia tietomääriä ja koska edeltävien 56 päivän tiedot on säilytettävä, kuten puheenjohtajavaltio ehdottaa.²

Puheenjohtajavaltion kompromissi löytyy tämän selvityksen lisäyksestä 3.

7. Kabotaasi (asetus 1072/2009)

- Nykyinen sääntö enintään kolmesta matkasta seitsemässä päivässä (8 artiklan 2 kohta) olisi säilytettävä pyrkien ratkaisemaan jälkiarvioinnissa havaitut puutteet parantamalla seuranta siten, että ajopiirturitiedot ja kuljetusasiakirjat ovat paperiversiona tai sähköisessä muodossa saatavilla tienvarsitarkastuksissa (8 artiklan 3 ja 4a kohta).

² Kuljettajakortit on vaihdettava viiden vuoden välein. Koska kuljettajakortit teknisesti katsoen hylätään viiden vuoden jälkeen, nykyisten kuljettajakorttien voimassaoloa ei ole mahdollista jatkaa tarkalleen ajopiirturin uudistamisvuoteen 2024.

- Jotta voidaan puuttua järjestelmällisen kabotaasin muodossa tapahtuvaan väärinkäyttöön, olisi otettava käyttöön sallitun määrärajan puitteissa tapahtuvan viimeisimmän kabotaasimatkan jälkeinen seitsemän päivän karenssiaika (8 artiklan 2a kohta), ja vasta sen kuluttua voidaan tehdä lisää kabotaasimatkoja samassa jäsenvaltiossa samalla ajoneuvolla.

Puheenjohtajavaltion kompromissi löytyy tämän selvityksen lisäyksestä 2.

8. Maantieliikenteenharjoittajia koskevat sijoittautumiskriteerit (asetus 1071/2009)

- Maantieliikenteenharjoittajien kohdalla, pelkistä postilaatikkoyrityksistä poiketen, tarvetta tosiasialliseen sijoittautumiseen olisi vahvistettava kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen säännöllisellä paluulla kuuden viikon kuluessa sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevaan toimipisteeseen (5 artiklan 1 kohdan ca alakohta). Tätä velvoitetta olisi muutettava saarijäsenvaltioiden osalta kohtuuttoman rasituksen välttämiseksi.

Puheenjohtajavaltion kompromissi löytyy tämän selvityksen lisäyksestä 1.

9. Ajo- ja lepoajat (asetus 561/2006)

- Liikenteenharjoittaja olisi velvoitettava järjestämään työaikataulut siten, että kuljettaja voi palata kotiin vähintään joka neljäs viikko (8 artiklan 8 artiklan 8a kohta), mutta väliä olisi lyhennettävä kolmeen viikkoon, mikäli edelle sijoittuu kaksi lyhennettyä säännöllistä viikoittaista lepoaikaa. Liikenteenharjoittajan on osoitettava tämän velvoitteen täyttäminen toimittamalla työvuorolistat, ajopiirturirekisterit ja kaikki muut saatavilla olevat todisteet.
- Enimmäisajoaikaa koskeva nykyinen sääntö (90 tuntia kahdessa viikossa, 6 artiklan 3 kohta) olisi säilytettävä. Samalla olisi voitava saada kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa neljään viikkoon (8 artiklan 6 kohta). Tämän ehdotuksen tavoitteena on komission ehdotuksen tapaan kannustaa pidempien lepoaikojen (45 tunnin säännöllinen viikoittainen lepoaika + korvaukset lyhennetystä lepoajasta) muodostamista. Puheenjohtajavaltio ehdottaa, että jos kahta peräkkäistä viikoittaista lepoaikaa lyhennetään, jo seuraavaa säännöllistä viikoittaista lepoaikaa olisi pidennettävä korvaavalla ajalla.

- Säännöllinen viikoittainen lepoaika (vähintään 45 tuntia) on vietettävä ohjaamon ulkopuolella työnantajan maksamassa soveltuvassa tilassa, ellei kuljettaja palaa kotiin (8 artiklan 8 kohta). Tämä ohjaamossa nukkumista koskeva kielto vastaa komission ehdotusta.
- Käytännön ongelmien ratkaisemiseksi soveltuvan majoituksen löytämisessä tieverkon läheisyydestä säännöllistä viikoittaista lepoaikaa voidaan poikkeuksellisesti viettää ajoneuvossa, jos se on pysäköitynä erilliselle alueelle, jossa on riittävät palvelut kuljettajaa varten, ja jos ohjaamo täyttää tietyt vähimmäiskriteerit (8 artiklan 8 kohta). Liikenteenharjoittaja vastaa kaikista erillisten alueiden pääsymaksuista.
- Erillisiä pysäköintialueita ei ole riittävästi. Siksi siirtymätoimenpiteenä (18 kuukautta) voidaan sallia nukkuminen soveltuvassa ohjaamossa, kun ajoneuvo on pysäköity ei-soveltuvalle pysäköintialueelle, joka on varustettu vähintään saniteettitiloilla.

Puheenjohtajavaltion kompromissi löytyy tämän selvityksen lisäyksestä 3.

10. Kuljettajien lähettäminen (erityissäännös lähetettyjä työntekijöitä koskevaan direktiiviin)

- Puheenjohtajavaltio ehdottaa luopumista siirtymäajan käsitteestä ja keskittymistä sen sijaan matkan luonteeseen. Jos matka järjestetään siten, että kuljettajan työ on eheästi yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, kuljettaja tulisi jättää työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen ulkopuolelle. Tähän toimintamalliin ei myöskään liity päivien tai tuntien suositeltavan lukumäärän vaikeaa määrittämistä.
- Kauttakulku olisi yksiselitteisesti suljettava työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen ulkopuolelle (2 artiklan 2e kohta).
- Kahdenväliset kuljetukset olisi nekin yksiselitteisesti suljettava työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen ulkopuolelle (2 artiklan 2 kohta). Kahdenvälisillä kuljetuksilla tarkoitetaan tavaroiden siirtoa³ kuljetussopimuksen pohjalta sijoittautumisjäsenvaltiosta, jossa tavarat kuormataan, toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan, jossa ne puretaan. Jos kahdenvälisen kuljetuksen jälkeen palataan sijoittautumisjäsenvaltioon, myös kuljettaja olisi suljettava työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen ulkopuolelle kyseisen matkan osalta.

³ Vastaavaa säännöstä ehdotetaan matkustajaliikenteeseen.

- Jos matkalla määräjäsenvaltioon poiketaan muissa jäsenvaltioissa, enintään kaksi ylimääräistä kuormaamis- tai purkamistoimea sallitaan ilman, että siirrytään työntekijöiden lähettämistä koskevaan järjestelmään. Jos paluumatkalla sijoittautumisjäsenvaltioon poiketaan samaisissa jäsenvaltioissa, toiset kaksi ylimääräistä kuormaamis- tai purkamistoimea sallitaan ilman, että siirrytään työntekijöiden lähettämistä koskevaan järjestelmään.
- Kaikissa muissa matkatyypeissä, mukaan lukien kabotaasi, työntekijöiden lähettämistä koskevaa järjestelmää sovelletaan kokonaisuudessaan ensimmäisestä matkapäivästä alkaen, koska minkäänlaisia erityissääntöjä ei ole asetettu (paitsi valvontaa ja täytäntöönpanoa koskevat erityiset säännöt).
- Yhdistetyn kuljetuksen maantiesuuden osalta kuljettajaa ei tulisi pitää lähetettynä, jos maantiesuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen sijoittautumisjäsenvaltiosta. Kaikissa muissa tapauksissa, varsinkin kun maantiesuus suoritetaan toisen jäsenvaltion *sisällä*, kuljettaa olisi pidettävä lähetettynä (2 artiklan 2f kohta).
- Hallintotaakan pienentämiseksi olisi otettava käyttöön tyhjentävä luettelo tievarsitarkastuksissa vaadittavista asiakirjoista (2 artiklan 4 kohta) kuten komissio ehdottaa. Sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmää (IMI) olisi käytettävä jäsenvaltioiden välisessä yhteistyössä ja kun kuljetusyritys toimittaa työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen ja palkkaa koskevat asiakirjat.
- Työntekijöiden lähettämistä koskevia erityissääntöjä olisi alettava soveltaa mahdollisimman pian (täytäntöönpanolle asetettu määräaika 18 kuukautta), jotta alaa selkeytetään ja lopetetaan soveltamisalaltaan ja menettelyltään erilaiset kansalliset toimenpiteet. Puheenjohtajavaltio ehdottaa kuitenkin, että otetaan vaiheittain käyttöön mahdollisuus kuormaamista/purkamista koskevaan lisäjouksoon yhdessä älykkään ajopiirturin toisen version käyttöönoton kanssa.

Puheenjohtajavaltion kompromissi löytyy tämän selvityksen lisäyksestä 4.

III TÄRKEIMMÄT AVOINNA OLEVAT KYSYMYKSET

11. Kabotaasi (asetus 1072/2009)

- Monet jäsenvaltiot pitävät kohtuuttomana puheenjohtajavaltion ehdottamaa seitsemän päivän karenssiaikaa. Muutamat niistä eivät ole valmiita hyväksymään karenssiaikaa ollenkaan tai ovat valmiita hyväksymään vain viikoittaista lepoaikaa vastaavan karenssiajan. Muutamat jäsenvaltiot pitävät seitsemän päivän jaksoa riittämättömänä. Muutamat muut valtuuskunnat tukivat vaihtoehtoisen suojakeinon ajatusta, jonka mukaan uusi kabotaasimatka voisi käynnistyä kansainvälisen kuljetuksen päätyttyä vasta sen jälkeen, kun ajoneuvo on palannut sijoittautumisjäsenvaltioon.
- Muutamat valtuuskunnat pitävät hyvin tärkeänä sitä, että luodaan suojakeino, jolla estetään yhdistettyjen kuljetusten palvelujen tarjoamisen vapauden käyttäminen väärin jatkuvaan kabotaasiin.⁴

12. Maantieliikenteenharjoittajia koskevat sijoittautumiskriteerit (asetus 1071/2009)

- Monet valtuuskunnat vastustavat sitä, että tosiasiallisen sijoittautumisen osatekijänä käytetään velvoitetta, jonka mukaan kansainvälisessä kuljetuksessa käytettävän ajoneuvon on palattava säännöllisesti sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevaan toimipisteeseen. Niiden näkemyksen mukaan tällainen vaatimus syrjii syrjäisiä jäsenvaltioita, on soveltamisalaltaan kohtuuton ja vastoin sisämarkkinoita ja päästövähennyksiä koskevia politiikkoja. Muutamat muut valtuuskunnat ilmaisivat huolensa tällaisen velvoitteen täytäntöönpanokelpoisuudesta työsuojelun ja kaupan tarkastuselimissä. Muut valtuuskunnat tukevat puheenjohtajavaltiota sijoittautumiskriteerien vahvistamiseksi tältä osin, jotta torjutaan postilaatikkoyritysten käyttöä, ja pyytävät paluulle tiuhempaa aikaväliä (nykyinen ehdotus: joka kuudes viikko).

⁴ Ks. tältä osin neuvostolle osoitettu kertomus tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamista koskevasta ehdotuksesta.

13. Ajo- ja lepoajat (asetus 561/2006)

- Valtuuskuntien näkemykset kuljettajien säännölliselle "kotiinpaluulle" asetetusta aikavälistä vaihtelevat joka toisesta viikosta kahdeksaan viikkoon. Useat valtuuskunnat pitävät kiinni siitä, että on syytä kiinnittää enemmän huomiota kuljettajan vapauteen valita paikka, jossa hän viettää säännöllisen lepoajan.
- Siltä osin kuin on kyse nukkumisen kieltämisestä ohjaamossa säännöllisen viikoittaisen lepoajan aikana, useat valtuuskunnat pysyvät kannassaan, jonka mukaan minkäänlaisia vapautuksia ei tulisi myöntää, koska kyseisellä ajalla kuljettajan tulee olla fyysisesti muualla kuin ajoneuvossa, jotta hän voi todella mieltää olevansa vapaa-ajalla. Lisäksi ne katsovat, että soveltuvien pysäköintialueiden korostaminen johtaa harhaan ja keskusteluun infrastruktuurista ilman, että ratkaistaan ruuhkautuneiden pysäköintialueiden ongelmaa.
- Useammat valtuuskunnat kannattavat puheenjohtajavaltion toimintalinjaa, mutta pyytävät lisäksi pidempää siirtymäaika ei-soveltuvien pysäköintialueiden käytön sallimiseksi, jotta helpotetaan ongelmaa, joka liittyy siihen, että vaaditut ominaisuudet täyttäviä pysäköintialueita ei ole tällä hetkellä riittävästi käytettävissä.
- Liikenneturvallisuuteen liittyviin huolenaiheisiin vedoten muutamat valtuuskunnat pitävät kiinni kielteisestä tarkasteluvaraumasta, joka koskee ehdotuksen liikkumavaraa kahteen lyhennettyyn säännölliseen viikoittaiseen lepoaikaan peräkkäin.

14. Kuljettajien lähettäminen (erityissäännös lähetettyjä työntekijöitä koskevaan direktiiviin)

- Enemmistö valtuuskunnista tukee puheenjohtajavaltion toimintalinjaa vapauttaa tietyn tyyppiset kuljetukset lähetettyjä työntekijöitä koskevasta direktiivistä ja sallia kyseisen direktiivin soveltaminen rajoituksitta muihin kuljetuksiin. Muutamat valtuuskunnat eivät kuitenkaan edelleenkään ole vakuuttuneita eri syistä: joko ne pitävät valitettavana tiettyjen liiketoimintamallien syrjivää kohtelua tämän seurauksena ja kolmansien maiden liikenteenharjoittajille mahdollisesti syntyviä kilpailuetuja, tai kaipaavat suojakeinoksi tiukkaa määräaika, jonka jälkeen työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä olisi sovellettava joka tapauksessa.
- Valtuuskunnat hyväksyvät yleisesti sen, että työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ei tulisi soveltaa kauttakulkuutilanteessa ja että niitä olisi sovellettava kansallisilla markkinoilla tapahtuvissa matkoissa (kabotaasi). Useimmat valtuuskunnat voivat periaatteessa hyväksyä puheenjohtajavaltion ehdottaman, kahdenvälisen kuljetusten vapauttamisen, joskin näkemykset eroavat tärkeissä yksityiskohdissa ja erityisesti seuraavissa:

- ilmaisun "kahdenvälinen" soveltamisala eli tuleeko alkamisen tapahtua sijoittautumisjäsenvaltiossa ja olisiko paluumatka vapautettava vain rajoituksin. Muutamat valtuuskunnat kannattavat laajempaa määritelmää;
- joustovara matkan varrella ylimääräisiä kuormaamis-/purkamistoimia varten. Muutamat valtuuskunnat pitävät kahta toimea ehdottomana vähimmäisvaatimuksena. Muut vastustavat kaikenlaista lisäjoustoa, koska ne katsovat sen heikentävän käsitystä kuljetustyyppien välisistä eroista ja johtavan valvontaongelmiin.
- Valtuuskuntien kannat eroavat siltä osin, milloin työntekijöiden lähettämistä koskevien erityissääntöjen soveltamisen tulisi alkaa. Muutamat, varsinkin jos ne ovat jo ehtineet kehittää kansallisia järjestelmiä, vaativat asteittaista siirtymistä ja näkevät älykkään ajopiirturin toisen version ennakoedellytykseksi uusien sääntöjen täytäntöönpanolle. Muut pyytävät soveltamista jo välittömästi, kun otetaan huomioon lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin muuttamisen määräaika, ja katsovat, että työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaa voidaan parantaa ilman älykkään ajopiirturin toista versiota.

15. Komission edustaja tuki puheenjohtajavaltiota tämän pyrkimyksissä saada aikaan tasapainoinen kompromissipaketti. Edustaja suhtautui ymmärtäväisesti ehdotuksen osalta esille tulleisiin uusiin seikkoihin (erityisesti jälkiasentamisen aikaistaminen, rajalliset vapautukset nukkumista ohjaamossa koskevasta kiellosta, IMI-järjestelmän käyttö) ja pyysi, että kabotaasisääntöjen osalta kompromissiehdotus ei saisi – komission ehdotuksen perusajatusta noudattaen – yhteisen liikennepolitiikan kehityksen tässä vaiheessa lisätä eikä supistaa pääsyä markkinoille. Työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen osalta komissio korosti, että käyttöönotettavasta mallista riippumatta sen olisi kunnioitettava periaatetta tasapainottaa kuljettajien sosiaalisten oikeuksien suojele ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota palveluja valtioiden rajojen yli.

16. Coreper tarkasteli ehdotuksia toisen kerran 23. marraskuuta 2018 neuvoston istunnon valmistelemiseksi ja päätti toimittaa asian avoimena olevine kysymyksineen neuvoston ratkaistavaksi.

17. Coreperin kokouksen jälkeen puheenjohtajavaltio on tehnyt kompromissiin seuraavat muutokset:

- Asetusta 561/2006 koskevan ehdotuksen 8 artiklan 8a kohtaan (työnantajan velvoite järjestää kuljettajan säännöllinen kotiinpaluu⁵) on lisätty kuljettajan asuinpaikka vaihtoehtoiseksi paluukohteeksi, jotta lisätään paluusäännöksen houkuttavuutta kuljettajien kannalta;
- Erityissäännöksen 2 artiklaan tehdyillä muutoksilla on tarkoitus selventää edelleen vapautusta työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä⁶: 1 a kohta on lisätty selventämään erityissäännöin katettavien, työntekijöiden lähettämistä koskevien tilanteiden soveltamisalaa eli tilanteita, joissa kuljettaja lähetetään toiseen jäsenvaltioon sopimuksen nojalla tai lähettäminen tapahtuu lähettävän yrityksen omistamaan laitokseen tai yritykseen. 2 kohtaan on lisätty viittaus "sijoittautumismaan" määritelmään. 2–2c kohdassa jäsennellään vapautusta (kahdenvälinen tavarakuljetus, ylimääräinen toimi tavarakuljetuksessa, kahdenvälinen matkustajaliikenne, ylimääräinen toimi matkustajaliikenteessä). Lopuksi on lisätty 2d kohta selventämään, että kabotaasiliikenteen aikana sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

IV LOPUKSI

18. Neuvostoa pyydetään edellä esitetyn pohjalta tarkastelemaan tämän selvityksen lisäyksissä olevia tekstejä ja hyväksymään yleisnäkemyksen ehdotuksesta.

⁵ tämän selvityksen lisäys ADD 3, sivu 9.

⁶ tämän selvityksen lisäys ADD 4, sivut 15 ja 16.