



Bryssel, 23. marraskuuta 2017
(OR. en)

14841/17

Toimielinten väliset asiat:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

SELVITYS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Kom:n asiak. nro: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

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

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta

– Tilanneselvitys

I JOHDANTO

Komissio hyväksyi nämä neljä ehdotusta 31. toukokuuta 2017 osana liikennepaketin ensimmäisiä säädöksiä. Ehdotukset esiteltiin neuvostolle 8. kesäkuuta 2017 (esityslistan Muut asiat -kohdassa).

Ehdotusten kokonaistavoitteena on parantaa sosiaalisten ja markkinasääntöjen valvontaa selkeyttämällä, yksinkertaistamalla ja kehittämällä valvontasäännöksiä. Yksittäisten ehdotusten tärkeimmät toimintamallit ovat seuraavat:

- pääsy ammatin harjoittamiseen ja markkinoille: tiukennetaan ja yhdenmukaistetaan sijoittautumista koskevia edellytyksiä sekä torjutaan ns. postilaatikkoyrityksiä tehostamalla jäsenmaiden yhteistyötä; laajennetaan pakollista lupamenettelyä kevyisiin hyötyajoneuvoihin; tarkistetaan ja yksinkertaistetaan kabotaasiliikenteen rajoituksia ja säädetään niihin liittyviä valvontastandardeja; siirrytään käyttämään sähköisiä asiakirjoja
- lepoajat ja ajopiirturit: sallitaan viikoittaisen lepoajan jakaminen joustavammin, jotta lepoaikaa voidaan keskittää tietyssä määrin joka kolmannelle viikolle; yhdistetään tämä joustavuus liikenteenharjoittajien selkeään velvollisuuteen tarjota riittävä ja maksettu majoitus muualla kuin ohjaamossa sekä mahdollisuus palata säännöllisesti kotiin; velvoitetaan kuljettajat syöttämään rajan ylitykset ajopiirturiin, jotta voitaisiin edistää sosiaalisten normien ja kabotaasisääntöjen noudattamista
- maantieliikenteen työntekijöiden lähettämistä ja säännösten täytäntöönpanoa koskeva direktiivi: selkeytetään työntekijöiden lähettämistä koskevien periaatteiden soveltamista määrittämällä vähimmäisaika, joka kuljettajan on vietettävä jäsenvaltiossa (kansainvälisten kuljetusten osalta kolme päivää kuukaudessa), ennen kuin paikallisia vähimmäispalkka- ja vuosilomasääntöjä sovelletaan; parannetaan sääntöjen valvontaa tienvarsitarkastuksia varten räätälöidyillä tarkistuslistoilla, yhdenmukaistetulla riskiluokitusmenetelmällä ja sisällyttämällä työaikadirektiivi pakollisiin tarkastuksiin
- vuokratut ajoneuvot: kevennetään rajoituksia, jotka koskevat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä kansainvälisissä kuljetuksissa.

Maaliikennetyöryhmä tarkasteli ehdotuksia 17 kertaa 1. päivästä kesäkuuta 6. päivään marraskuuta 2017. Kaikki valtuuskunnat esittivät yleisiä tarkasteluvarauksia. Siksi erityisaiheita käsiteltäessä käytettiin puheenvuoroja ja ilmaistiin kantoja vaihtelevassa määrin. DK:n, PL:n ja UK:n valtuuskunnat esittivät parlamentaariset tarkasteluvaraukset. NL:n valtuuskunta viittasi kansallisella tasolla meneillään olleeseen vaikutustenarviointiin.

Valtuuskunnat keskustelivat 13. ja 21. kesäkuuta 2017 ehdotuksiin kytketyistä vaikutustenarviointitutkimuksista ja varasivat itselleen oikeuden esittää lisähuomautuksia myöhemmässä vaiheessa. Sosiaalisen pilarin osalta valtuuskunnat antoivat yleisesti tunnustusta vaikutustenarvioinnin laadulle. Useat valtuuskunnat arvostelivat kuitenkin kustannusoletuksia, jotka liittyvät työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamiseen kansainvälisten kuljetusten alalla. Samat valtuuskunnat katsoivat myös, että uudet lepoaikavaatimukset lisäävät valvontataakkaa entisestään. Jotkin valtuuskunnat kyseenalaistivat lisäksi sen toteutettavuuden, että säännöllinen viikoittainen lepoaika voitaisiin viettää muualla kuin ajoneuvossa, jos valvottuja pysäköintialueita ei ole riittävästi käytettävissä. Toiset valtuuskunnat katsoivat, että joustavammat lepoaikasäännöt saattaisivat vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen.

Markkinoille pääsyn osalta valtuuskunnat olivat komission vaikutustenarviointitutkimuksen kanssa samaa mieltä siitä, että yksi keskeisistä puutteista oli kabotaasia koskevien sääntöjen valvonnan käytännön vaikeudet. Osa valtuuskunnista korosti kuitenkin sitä, että käytännössä valvontataakka kohdistuu hyvin harvoin jäsenvaltioihin, joissa suurin osa kabotaasiliikenteestä tapahtuu. Eräät valtuuskunnat esittivät epäilynsä siitä, voidaanko kabotaasiliikenteen sääntöjen uudelleenmuotoilua perustella lainvastaisen toiminnan laajuudella, koska suhteellisesti tarkasteltuna lainvastainen toiminta ei ole hyvin laajaa. Nämä valtuuskunnat olivat eri mieltä väitteestä, että sääntöjen kaavaillulla yksinkertaistamisella voitaisiin suurelta osin turvata kabotaasiliikenteen nykytilanne, sillä joidenkin esitettyjen laskelmien mukaan toiminta on vähenemässä. Ne pitivät parempana vaihtoehtoa, jossa sosiaalisia normeja tiukennettaisiin samalla kun markkinoille pääsyä avataan. Toinen valtuuskuntien ryhmä oli päinvastaista mieltä ja ennakoi huomattavaa kasvua kabotaasiliikenteelle, mukaan lukien järjestelmällistä kabotaasia koskevat ongelmat. Tämä ryhmä katsoo, että järjestelmällinen kabotaasi on epäasianmukaista niin kauan kuin sosiaaliset normit vaihtelevat huomattavasti eri puolilla EU:ta.

Huomattavan monet valtuuskunnat viittasivat ammattiin pääsyä koskevaan vaikutustentarviointitutkimukseen ja katsoivat, että kevyiden hyötyajoneuvojen lupavaatimusten perusta on heikko. Jotkin menivät vielä pidemmälle ja olivat sitä mieltä, että tutkimuksessa ei löytynyt näyttöä, joka olisi tukenut minkäänlaista kevyiden hyötyajoneuvojen sääntelyn tarvetta EU:n tasolla. Useimmat valtuuskunnat kannattivat toimintamallia, jossa sijoittautumista koskevia vaatimuksia vahvistetaan ja ammattiin ja markkinoille pääsyä koskevien kansallisen tason lisävaatimusten säätämismahdollisuuksia rajoitetaan. Jotkin jäsenvaltiot olivat huolissaan ehdotuksesta poistaa kansalliset lisäedellytykset. Niiden mukaan tällä olisi kielteinen vaikutus kansallisella tasolla.

Vuokrattujen ajoneuvojen osalta valtuuskunnat totesivat, että vuokrattujen ajoneuvojen pääsyllä markkinoille olisi odotettavissa myönteinen vaikutus, mutta useat valtuuskunnista huomauttivat, että mahdollisia kielteisiä vaikutuksia olisi analysoitava lisää. Nämä huolenaiheet liittyivät mahdolliseen veropohjan murenemiseen ja valvottavuuteen – sekä tuolloin jäljellä olleiden, vuokrattuja ajoneuvoja koskevien liikennöintirajoitusten että kabotaasiliikenteen osalta. Jotkin valtuuskunnat eivät olleet vakuuttuneita siitä, että ajoneuvojen tehokkaammilla vuokramarkkinoilla olisi ehdottomasti myönteinen vaikutus ympäristöön.

II PUHEENJOHTAJAVALTION KOMPROMISSIHAHMOTELMAT

a) Asetus (EY) N:o 1071/2009

Kevyet hyötyajoneuvot

Kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyn sääntelyn osalta puheenjohtajavaltio ehdotti kompromissia, joka sisältää seuraavat osat:

- Direktiiviä sovellettaisiin vain **kansainvälisesti** toimiviin, sellaisiin kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviin liikenteenharjoittajiin, joiden **paino** on [2,5–2,8]–3,5 tonnia, koska jäsenvaltioiden pääasiallisena huolenaiheena oli tällaisten ajoneuvojen saaminen näkyvämmiksi kansainvälisillä maantieliikenteen markkinoilla. Määrittämällä vähimmäispaino voitaisiin välttää se, että direktiiviä sovellettaisiin erittäin suureen määrään ajoneuvoja ja liikenteenharjoittajia, jotka eivät kuitenkaan toimi kansainvälisillä kuljetusmarkkinoilla. Näin voitaisiin ratkaista suhteellisuusperiaatetta koskevat huolenaiheet ja välttää aiheuttamasta tarpeetonta hallinnollista rasitetta liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät henkilöauton kokoisia monikäyttöautoja. Raja-arvoa 2,5–2,8 t ehdotettiin.

- Asiaankuuluvien liikenteenharjoittajien, jotka haluavat suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia painoltaan raja-arvon ylittävillä kevyillä hyötyajoneuvoilla, on haettava **EU-lupaa**. Luvan antavan viranomaisen on ilmoitettava luvan oikeaksi todistetuissa jäljennöksissä, että lupa myönnetään ajoneuville tai ajoneuvoyhdistelmälle, jonka paino on [2,5–2,8]–3.5 t. Näin vältetään raskaiden hyötyajoneuvojen osalta tiukempien vakavaraisuutta koskevien sääntöjen kiertäminen.
- Kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettaisiin kaikkia neljää **lupaperustetta**, jotka ovat pysyvä toimipaikka, hyvä maine, ammattipätevyys ja vakavaraisuus. Tällä toimintamallilla luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville – niin kevyitä hyötyajoneuvoja kuin sekamuotoisia ajoneuvokantoja käyttäville – liikenteenharjoittajille, joista viimeksi mainittujen on jo noudatettava kaikkia neljää perustetta.
- Puheenjohtajavaltio ehdotti myös tiettyjä näiden uusien sääntöjen soveltamiseen liittyviä **siirtymätoimenpiteitä**, jotta jäsenvaltioilla olisi riittävästi aikaa saattaa toimintaan hallintojärjestelmät, joilla myönnetään luvat kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäville liikenteenharjoittajille, ja jotta nämä voisivat mukauttaa toimintansa uusiin sääntöihin.

Sijoittautumista koskevat perusteet ja kansalliset lisävaatimukset

Puheenjohtajavaltio ehdotti kompromissia, joka edistää komission ehdotusta poistaa jäsenvaltioiden mahdollisuus lisätä lupavaatimuksia kansallisella tasolla. Näin ammattiin pääsyä saataisiin avoimemmaksi kautta EU:n. Pääasiassa sijoittautumista koskeviin perusteisiin liittyvät tietyt kansalliset erityispiirteet on ehkä otettava huomioon. Siksi puheenjohtajavaltio ehdotti lisättäväksi luetteloa vapaaehtoisista sijoittautumista koskevista perusteista, joiden täyttämistä jäsenvaltiot voivat halutessaan pakollisten perusteiden lisäksi edellyttää.

Lisäksi puheenjohtajavaltio ehdotti konkreettisempia sanamuotoja sijoittautumista koskevia pakollisia perusteita kuvattaessa (esim. termit "varat" ja "henkilökunta" korvattiin termeillä "ajoneuvot" ja "kuljettajat"). Puheenjohtajavaltio ehdotti myös, että lisättäisiin kaksi uutta perustetta: yrityksen on oltava rekisteröitynä kansalliseen kaupparekisteriin ja yrityksen on oltava verovelvollinen sijoittautumisjäsenvaltiossa.

Vakavaraisuus

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että sekamuotoisia ajoneuvokantoja käyttävien yritysten kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettaisiin vastaavia kevennettyjä vakavaraisuusvaatimuksia kuin vain kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien yritysten kevyisiin hyötyajoneuvoihin. Näin liikenteenharjoittajia kohdeltaisiin yhdenvertaisesti siltä osin kuin ne käyttävät kevyitä hyötyajoneuvoja. Puheenjohtajavaltio ehdotti myös, että tätä vaatimusta sovellettaisiin vain alle 3,5 tonnin painoisiin ajoneuvoihin mutta ei ajoneuvoyhdistelmiin, koska muussa tapauksessa kyseisten sääntöjen valvonta olisi monimutkaista.

Vakavaraisuuden osoittamisen osalta puheenjohtajavaltio ehdotti, että säilytettäisiin nykyinen oikeudellinen kehys, jonka mukaan hallinto voi harkintansa mukaan edellyttää yritykseltä pankkitakausta tai vakuutusta, joita komission ehdotuksen mukaisesti voitaisiin edellyttää vain siinä tapauksessa, että yrityksen varmennettua tilinpäätöstä ei ole saatavilla.

b) Asetus (EY) N:o 1072/2009

Kabotaasiliikenne

Puheenjohtajavaltio ehdotti selkeyden vuoksi, että säädöstekstissä määritellään kabotaasimatkan alku. Ehdotetun määritelmän mukaisesti kabotaasimatkan saisi aloittaa vasta, kun kaikki kuormat on purettu vastaanottavassa jäsenvaltiossa.

Kabotaasitarkastukset

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että kansallisten toimivaltaisten viranomaisten ei tarvitsisi tehdä tiettyä kiinteää määrää kabotaasitarkastuksia. Tarkastuksia olisi tehtävä riskiperusteisen toimintamallin mukaan riittävä määrä. Näin jäsenvaltio voi ottaa huomioon kabotaasiliikenteen kokonaismäärän maassa ja sellaisten alueiden riskiluokituksen, joilla mahdollisesti esiintyy laitonta kabotaasiliikennettä. Ehdotetun toimintamallin avulla jäsenvaltiot voisivat järjestää kabotaasitarkastukset omien erityisten tilanteidensa mukaan.

Puheenjohtajavaltio ehdotti lisäksi, että vuosittaiset kolme pakollista yhteistä tienvarsitarkastusta olisi voitava suorittaa niiden vuosittaisten kuuden muissa tarkoituksissa tehtävän yhteisen tienvarsitarkastuksen yhteydessä, jotka jo velvoitetaan suorittamaan täytäntöönpanoa koskevan direktiivin 2006/22/EY nojalla.

c) Asetus (EY) N:o 561/2006

Säännöllinen viikoittainen lepoaika ohjaamossa

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että komission ehdotusta noudatettaisiin siltä osin kuin se koskee yleistä kieltoa viettää säännöllinen viikoittainen lepoaika tai vastaava korvaava lepoaika ohjaamossa. Samalla puheenjohtajavaltio ehdotti poikkeusta, jolla kuljettajan sallittaisiin viettää säännöllinen viikoittainen lepoaika ohjaamossa, jos siinä on asianmukaiset nukkumismahdollisuudet jokaista kuljettajaa varten ja ajoneuvo on pysäköitynä asianmukaiselle levähdyspaikalle, jolla on turvallinen ja valvottu pysäköintialue sekä asianmukaiset saniteettitilat kuljettajaa varten. Tämän myötä 'asianmukainen levähdysalue' olisi määriteltävä asetuksessa. Asianmukaisen levähdysalueen olisi täytettävä tietyt turvallisuutta ja palveluita koskevat ehdot.

Puheenjohtajavaltio korosti myös, että tällaisia asianmukaisia levähdysalueita koskevien tietojen olisi oltava helposti liikenteenharjoittajien ja kuljettajien saatavilla, mieluiten kaikkien jäsenvaltioiden yhteisestä keskitetystä yhteyspisteestä.

Kotiinpaluu ja viikoittaisen lepoajan ajoittaminen

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että liikenteenharjoittajalle säädettäisiin velvollisuus järjestää kuljettajalle mahdollisuus palata kotiin kuuden viikon välein. Näin otettaisiin huomioon myös syrjäisten jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajat. Puheenjohtajavaltio piti tärkeänä, että käsitettä 'koti' ei määriteltäisi rajoittavasti, sillä kuljettajalle olisi jätettävä tietty jousto- ja valinnanvara.

Viikoittaisen lepoajan ajoittamisen osalta puheenjohtajavaltio ehdotti, että säilytetään nykyinen malli, jossa edellytetään, että säännöllinen viikoittainen lepoaika pidetään vähintään joka toinen viikko. Korvaus lyhennyksestä viikoittaisesta lepoajasta voitaisiin lisätä säännölliseen viikoittaiseen lepoaikaan tai toiseen lyhennettyyn viikoittaiseen lepoaikaan.

d) Asetus (EU) N:o 165/2014

Ajopiirturin tallentamien tietojen käyttötarkoitus

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että tekstissä selvennettäisiin, että ajopiirturin tallentamia tietoja voidaan käyttää kabotaasisääntöjen, kuljettajien lähettämistä koskevien sääntöjen ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin noudattamisen tarkastamiseen.

Maakoodien syöttäminen

Puheenjohtajavaltio ehdotti sen selventämistä, että maakoodin syöttämisvelvollisuus on täytettävä valtion rajan ylittämisen jälkeen ensimmäisen, kuljettajan tai kuljetuksen kannalta tarpeen olevan suunnitellun tai välttämättömän pysähdysten yhteydessä. Kuljettajaa ei velvoitettaisi pysähtymään rajanylityksen jälkeen ainoastaan maakoodin syöttämistä varten, vaikka kuljettaja ylittäisi useammankin rajan ilman suunniteltua pysähdystä. Koodin syöttämistä koskevaa velvollisuutta ei ole kytketty kuljetuksen tyyppiin.

e) Direktiivi lähetettyjä maantieliikenteen työntekijöitä koskevasta erityissäännöksestä ja direktiivi 2006/22/EY

Soveltamisala

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että lainsäädännössä nimenomaisesti selvennetään, että kauttakulku ei ole kuljettajien lähettämistä. Lisäksi puheenjohtajavaltio ehdotti sen selventämistä, että erityissäännöstä olisi sovellettava myös kuljettajiin, jotka toimivat omaan lukuunsa.

Lähettämiskausien laskenta

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että laskettaessa lähettämiskautta vastaanottavassa jäsenvaltiossa on otettava huomioon seuraavat kuljettajan toimet: ajoaika, työaika, varallaoloaika, tauot ja päivittäinen lepoaika. Ehdotetun kompromissin mukaisesti viikoittaista lepoaikaa ei laskettaisi lähettämiskauteen.

Jos kuljettaja saapuu vastaanottavaan maahan jollakin muulla kuljetustavalla – esimerkiksi junalla tai lautalla – lähettämiskauden olisi katsottava alkavan, kun kuljettaja alkaa kuljettaa ajoneuvoa junasta tai lautasta poistuakseen.

Hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet

Puheenjohtajavaltio ehdotti, että hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet, jotka liittyvät työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan maantieliikenteen alalla, olisi esitettävä tyhjentävänä luettelona alakohtaisessa erityissäännöksessä. Jos näitä vaatimuksia tai toimenpiteitä on ajan mittaan päivitettävä teknologian kehittymisen tai muun vastaavan syyn takia, päivitys olisi toteutettava sekundaarilainsäädännöllä. Tämä takaisi sen, että työntekijöiden lähettämistä koskevat säännöt asetetaan unionin tasolla ja että niitä valvotaan samalla tavalla kaikissa jäsenvaltioissa.

f) Direktiivi 2006/1/EY

Puheenjohtajavaltion ehdotuksessa esitetään, että jäsenvaltio voi rajoittaa vain sellaisten yritysten toisesta jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä, jotka ovat sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon. Jäsenvaltio ei enää voisi rajoittaa alueellaan sellaisten yritysten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä, jotka ovat sijoittautuneet johonkin toiseen jäsenvaltioon.

Jäsenvaltio voi rajoittaa alueelleen sijoittautuneen yrityksen vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä määrittämällä kaikkien vuokrattujen ajoneuvojen yhtäjaksoisen käytön enimmäispituudeksi kolme kuukautta kalenterivuoden aikana. Lisäksi jäsenvaltio voi rajoittaa toisesta jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen määrää 25 prosenttiin yrityksen omistamasta koko ajoneuvokannasta.

Puheenjohtajavaltio ehdotti myös, että suunnitellussa komission suorittamassa tarkistuksessa, joka on tarkoitus tehdä viiden vuoden kuluttua direktiivin kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle asetetusta määräajasta, arvioitaisiin vuokrattujen ajoneuvojen lisääntyneen käytön mahdollisia kielteisiä vaikutuksia jäsenvaltioiden verotuloihin, liikenneturvallisuuteen ja laittomaan kabotaasiliikenteeseen.

III KESKEISIÄ KYSYMYKSIÄ KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

a) Asetus (EY) N:o 1071/2009

Kevyet hyötyajoneuvot

Monet jäsenvaltiot katsoivat, että kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien lupavaatimukset aiheuttaisivat merkittäviä kustannuksia alalla, eikä selvää näyttöä EU:n tason toimien tarpeesta ole. Toiset jäsenvaltiot totesivat, että komission ehdotus on riittämätön vastaus huolestuttavan nopeasti kasvavaan kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöön, koska keskeisempiä perusteita, jotka koskevat toiminnan moitteettomuuden (ammattipätevyys ja hyvä maine) tarkistamista, ei tarvitsisi noudattaa. Ne korostivat sitä, että alalla tarvitaan asianmukaista valvontaa ja että olisi varmistettava tasapuolinen kilpailu raskaita hyötyajoneuvoja käyttävien toimijoiden kanssa. Useat jäsenvaltiot vertasivat ehdotusta kansallisen tason ratkaisuihin, joissa kevyitä hyötyajoneuvoja koskevia lupavaatimuksia sovelletaan vasta tietystä vähimmäispainosta alkaen.

Yhtä lukuun ottamatta kaikki jäsenvaltiot voisivat kannattaa puheenjohtajavaltion ehdotusta rajata lupavaatimus **kansainvälisiin kuljetuksiin**. Useimmat jäsenvaltiot voisivat lisäksi kannattaa sitä, että vaatimusta sovellettaisiin tietystä **minimipainosta** alkaen. Neljä jäsenvaltiota ei kannattanut tätä ajatusta. Monilla jäsenvaltioilla ei ollut lopullista kantaa asianmukaisesta vähimmäispainosta. Ne kannattivat puheenjohtajavaltion ehdotusta 2,5–2,8 tonnin kokonaispainosta. Jotkin jäsenvaltiot olivat selkeästi matalamman vähimmäispainorajoituksen kannalla.

Lupaperusteiden osalta jäsenvaltioiden suuri enemmistö piti parempana sitä, että kaikkia neljää perustetta sovellettaisiin, jos soveltamisala kattaisi vain kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävät kevyet hyötyajoneuvot. Jotkin toiset jäsenvaltiot pitivät parempana pitäytyä komission ehdotuksessa myös tämän osalta. Ne kyseenalaistivat erityisesti hyvää mainetta koskevan perusteen asianmukaisuuden, jos ajopiirtureiden käyttöä ei tällä alalla valvota, ja pitivät ammattipätevyyden osoittamista liian työläänä, kun otetaan huomioon siihen liittyvät vaatimukset asetuksen liitteessä I. Useimmat puheenvuoroja käyttäneet valtuuskunnat pitivät parempana olla muuttamatta liitettä I erikseen kevyiden hyötyajoneuvojen takia. Yksi jäsenvaltio hylkäsi vakavaraisuutta koskevan erityisvaatimuksen ja totesi, että se aiheuttaisi vain ylimääräistä paperityötä eikä olisi tarkoituksenmukainen vaatimus.

Muutama jäsenvaltio katsoi, että vakavaraisuusvaatimukseen määritetyt rahamäärät ovat edelleen liian suuret. Useimmat jäsenvaltiot hyväksyivät vakavaraisuusvaatimuksen soveltamisen sillä edellytyksellä, että kysymys raskaita ja kevyitä hyötyajoneuvoja sisältävistä sekamuotoisista ajoneuvokannoista ratkaistaan. Jotkin jäsenvaltiot pyysivät riittävää siirtymäkautta kaikkien neljän lupaperusteen soveltamista varten.

Jäsenvaltiot hyväksyivät ehdotuksen laajalti periaatteellisella tasolla kevyisiin hyötyajoneuvoihin liitettyjen uusien hallinnollisten **raportointivaatimusten** osalta. Monet pyysivät kuitenkin, että ehdotuksen tätä osaa tarkistettaisiin hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi (vuosittaisen raportoinnin asemesta raportointi kahden vuoden välein ja vain helposti saatavilla olevien tilastotietojen perusteella) ja asetuksen selkeyttämiseksi (soveltamisesta vapautettujen ajoneuvojen käsittely).

Sijoittautumista koskevat perusteet ja kansalliset lisävaatimukset

Vaikka useimmat jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että asetuksen 5 artiklassa määritettyjä pysyvää toimipaikkaa koskevia ehtoja olisi vahvistettava, osa kyseenalaisti ne ja kritisoi niiden epäselvyyttä. Toisaalta monet jäsenvaltiot vastustivat komission ehdotusta poistaa asetuksen 3 artiklan 2 kohta. Tällöin jäsenvaltiot eivät saisi lisätä lupavaatimuksia kansallisella tasolla. Vastustajat perustelivat näkemystään sillä, että niiden kansalliset säännöt kattavat tietyt erityistarpeet ja täyttävät myös tavoitteen vahvistaa yhteyttä sijoittautumismaahan.

Jäsenvaltioiden suuri enemmistö kannatti puheenjohtajavaltion ehdotusta tarkentaa ja selkeyttää joitakin sijoittautumista koskevia perusteita sekä vastineeksi 3 artiklan 2 kohdan poistamiselle lisätä 5 ja 7 artiklaan vapaaehtoisia osia, joissa otetaan huomioon kansalliset erityispiirteet. Näiden osien yksityiskohtainen muotoilu jäi kuitenkin vielä arvioitavaksi. Erityisesti useiden jäsenvaltioiden mielestä jotkin osat olivat epätarkkoja ja hankalasti valvottavia, kun taas osa halusi lisää joustavuutta kansallisten erityispiirteiden huomioon ottamiseksi.

Toiset valtuuskunnat pitivät parempana vahvistaa pakollisten vaatimusten luetteloa esimerkiksi vaadittujen varojen ja rahoituksen paikallisuuden osalta kuin lisätä uusia vapaaehtoisia vaatimuksia, kun pyritään luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset postilaatikkoyritysten torjuntaan. Osa jäsenvaltioista totesi myös, että osaa luettelossa olevista perusteista ei voitaisi tarkistaa, ennen kuin yritys on jo aloittanut toimintansa.

Vakavaraisuudesta käydyn keskustelun keskeisin kysymys oli **sekamuotoisten ajoneuvokantojen** käsittely. Valtuuskunnat suhtautuivat yleisesti ottaen myönteisesti puheenjohtajavaltion kompromissiin, jossa kaikkien liikenteenharjoittajien ajoneuvokannoissa olevia kevyitä hyötyajoneuvoja käsiteltäisiin yhdenvertaisesti, mutta huomauttivat, että joitakin lisätarkennuksia tarvitaan. Jotkin valtuuskunnat olivat huolissaan siitä, että ajoneuvoyhdistelmät olisi otettava huomioon määriteltäessä sovellettavia raja-arvoja. Puheenjohtajavaltio katsoi, että ajoneuvoyhdistelmät ovat liian erilaisia, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon tässä tarkoituksessa, ja viittasi ehdotukseensa siitä, että yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistetussa jäljennöksessä todettaisiin selkeästi, onko lupa osoitettu kevyelle hyötyajoneuvolle, joka perävaunuineen jää painorajan alle, vai painorajan ylittävälle ajoneuvolle. Jotkin jäsenvaltiot ehdottivat komission ehdotusta pienempiä rahamääriä kevyille hyötyajoneuvoille. Puheenjohtajavaltio ei ottanut tätä huomioon, koska se katsoi, että ajoneuvokanta (ajoneuvojen arvo) itsessään muodostaa riittävän pääoman. Muutama jäsenvaltio mainitsi, että rahamäärien olisi oltava nykyistäkin suuremmat.

Jotkin valtuuskunnista kyseenalaistivat ilmaisun "pääoma ja vararahastot" muuttamisen ehdotuksessa muotoon "**oma pääoma**". Ne halusivat varmuuden siitä, että hakijan käytettävissä olevien omien varojen kaikki osatekijät voitaisiin ottaa huomioon vakavaraisuusvaatimusta arvioitaessa. Yksi valtuuskunta ehdotti, että vakavaraisuutta koskevat raja-arvot **indeksoitaisiin**, jotta asetus voitaisiin pitää muuttamattomana monien vuosien ajan.

Vakavaraisuuden osoittamistapojen osalta muutamat valtuuskunnat olivat eri mieltä komission ehdottamista muutoksista, joiden ne katsoivat menevän selvennystä pidemmälle. Nämä valtuuskunnat halusivat erityisesti pitää voimassa kansalliset järjestelmät, joissa edellytetään pankkitakausta, vaikka tilinpäätöstiedot olisivat saatavilla. Ne halusivat myös, että vakuutukset mainittaisiin. Puheenjohtajavaltion ehdotus säännöksen nykyisen sanamuodon säilyttämisestä sai kannatusta mutta myös vastustusta, koska jotkin valtuuskunnat katsoivat, että komission ehdotus hyödyttäisi pieniä yrityksiä, joilla on rajalliset mahdollisuudet antaa rahoitustakuita. Puheenjohtajavaltio totesi, että työtä tarvitaan vielä sen selvittämiseksi, voidaanko nämä näkemykset sovittaa yhteen.

Kansallisten sähköisten rekisterien ja jäsenvaltioiden yhteistyön osalta valtuuskunnat olivat yleisesti ottaen tyytyväisiä komission ehdotukseen. Useat valtuuskunnat korostivat kuitenkin sitä, että kansallisten sähköisten rekisterien osalta on tarpeen pyrkiä tasapainoon pakollisten tietojen ja säännöllisen päivittämisen hallinnollisten kustannusten välillä. Nämä valtuuskunnat totesivat myös, että lisätyö on kompensoitava toimivalla ERRU-rekisterillä.¹ Jotkin valtuuskunnat pitivät tiettyjä tietojoukkoja liian laajoina (esim. yksityiskohtaiset taloudelliset tiedot, työntekijöiden määrä, riskiluokitus).

Jäsenvaltioiden vahvistetun yhteistyön osalta valtuuskunnat suhtautuivat myönteisesti komission aikomukseen laatia järjestelmällinen menettely. Menettelyn eri vaiheista esitettiin kuitenkin vaihtelevia näkemyksiä. Jotkin jäsenvaltiot pyysivät, että asetuksessa määriteltäisiin avoimemmin syyt, joiden perusteella yhteistyöstä voidaan kieltäytyä. Ne pitivät myös tärkeänä, että yhteistyöpyynnön vastaanottamisesta annettaisiin vahvistus. Toiset jäsenvaltiot puolestaan pyysivät pidempiä määräaikoja, jotta ne voisivat noudattaa tällaisia pyyntöjä. Osa jäsenvaltioista erotti pyynnöt toisistaan sen mukaan, millaisia tutkimuksia niiden täyttämiseksi olisi tehtävä, tai ehdotti, että nimenomaisesti rajoitettaisiin tietoja, joita voidaan pyytää. Puheenjohtajavaltio totesi lopuksi, että asian käsittelyn edistämiseksi tekstissä olisi määritettävä pyynnölle vähimmäisperusteet (esim. ilmoittamalla menettelyn tarkoitus ja määrittämällä tarpeeksi yksityiskohtaisesti pyydettävät tiedot) ja/tai määritettävä syyt, joiden perusteella tietojen toimittamisesta voidaan kieltäytyä. Yhteistyömenettelyjä koskevat sanamuodot (direktiivin 2006/22/EY 8 artikla ja asetuksen 1071/2009 18 artikla) olisi pyrittävä mukauttamaan.

Asetuksen soveltamisalan osalta jotkin jäsenvaltiot katsoivat, että kuljetustoiminnan "**ei-kaupallinen**" luonne olisi määriteltävä yhdenmukaistetusti kaikkialla EU:n lainsäädännössä. Muutamit muut epäilivät tämän järkevyyttä. Samalla hyväksyttiin se, että tätä käsitettä olisi selkeytettävä.

¹ Maantiekuljetusyritysten eurooppalainen rekisteri.

Mitä tulee ehdotukseen korvata valvonnan käsittävä sääntelymenettely **delegoituihin säädöksiin perustuvalla menettelyllä**, jotkin valtuuskunnat katsoivat, että osa asetuksen liitteistä on luonteeltaan keskeisiä eikä niitä siksi voi sallia muutettavan delegoiduilla säädöksillä. Lisäksi yksi valtuuskunta vastusti valtuutuksen rajaamatonta kestoja. Monet valtuuskunnat edellyttivät, että suunniteltuja muutoksia tutkittaisiin tarkemmin.

Komission huomautukset

Komissio pidättyi ottamasta kantaa. Kevyiden hyötyajoneuvojen osalta komission edustaja suhtautui tiettyssä määrin avoimesti siihen, että asetuksen soveltamisala kohdistettaisiin kansainvälisiä kuljetuksia suorittaviin kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviin liikenteenharjoittajiin. Hän oli kuitenkin sitä mieltä, että tässä tapauksessa voisi olla perusteltua soveltaa kaikkia lupavaatimuksia. Komission edustaja katsoi, että jäsenvaltioiden kansallisten lupavaatimusten lisäämistä koskevan joustovaran poistaminen voitaisiin kompensoida sisällyttämällä jotkin niistä itse asetukseen – sillä edellytyksellä, että ne eivät haittaa sijoittautumisvapautta suhteettomasti.

b) Asetus (EY) N:o 1072/2009

Kabotaasiliikenne

Kabotaasimatkojen tai -päivien enimmäismäärän osalta kantoja saatiin lähennettyä vain hyvin vähän. Useat jäsenvaltiot vaativat, että tuleva kompromissi sisältää menettelyt työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamiseksi. Yleisesti ottaen oltiin tyytyväisiä aikomukseen yksinkertaistaa kabotaasisääntöjä. Monet jäsenvaltiot kuitenkin pyysivät, että nykyiset seitsemän sallittua kabotaasipäivää säilytettäisiin mutta kabotaasimatkojen määrää ei rajoitettaisi. Monet muut puolestaan pyysivät, että sallittujen kabotaasipäivien määrää pienennettäisiin tuntuvasti alle viiden. Nämä jäsenvaltiot katsoivat, että kabotaasi on luonteeltaan tilapäistä ja että tämä on taattava. Ensiksi mainittu jäsenvaltioiden ryhmä vastusti voimakkaasti päivien vähentämistä huomattavasti alle viiden. Ryhmä viittasi myös komission vaikutustenarviointiin erilaisista päivien määristä.

Toisaalta kabotaasipäivien huomattavaa vähentämistä pyytäneet jäsenvaltiot katsoivat, että komission ehdotus lisäisi markkinoiden vapautta, kun kabotaasimatkojen määrärajoitukset poistuisivat. Muutamat jäsenvaltiot katsoivat, että sisämarkkinoilla ei pitäisi asettaa rajoituksia, jos lähetettyjä työntekijöitä koskevia sääntöjä ja uusia lepoaikasääntöjä sovelletaan, koska se tasaa eri maista tulevien kuljettajien tilannetta. Toinen jäsenvaltioiden ryhmä oli eri mieltä. Sen mielestä huomioon on otettava myös muita tekijöitä, kuten sosiaaliturvamaksut ja verotus.

Useat jäsenvaltiot pyysivät erityisiä suojoitoimia kohdennettuja ja pysyvästi toistuvia kabotaasisyklejä (**järjestelmällinen kabotaasi**) koskevan ongelman ratkaisemiseksi. Tällainen suojoitoimi olisi esimerkiksi karenssiaika. Muut pitivät tätä sisämarkkinoita rajoittavana, vaikeasti valvottavana ja suhteettomana toimenä, kun otetaan huomioon ongelman laajuus, ja näin ollen vastustivat minkäänlaisten uusien suojoitoimien lisäämistä. Suurin osa jäsenvaltioista tunnusti yleisesti, että järjestelmällinen kabotaasi voi olla ongelma tietyillä alueilla, joilla tehdään paljon kabotaasimatkoja, mutta jotkut myös korostivat, että järjestelmällistä kabotaasia koskevaa ongelmaa ei ole.

Jäsenvaltiot kannattivat selvästi sitä, että **kabotaasimatkan alku** on määriteltävä selkeämmin. Useimmat puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot kannattivat puheenjohtajavaltion ehdotusta siitä, että kabotaasimatka voitaisiin aloittaa vastaanottavassa jäsenvaltiossa vasta, kun kansainvälinen kuljetus on kokonaan purettu. Ne olivat samaa mieltä siitä, että tämä olisi selkeästi todettava asetuksessa. Pienempi jäsenvaltioiden ryhmä kannatti sallivampaa toimintamallia, jossa kabotaasimatka voitaisiin suorittaa rinnakkain kansainvälisen kuljetuksen kanssa ennen kuin kuorma puretaan kokonaan vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Jotkin jäsenvaltiot pyysivät, että kabotaasin määritelmää tarkennettaisiin myös muilta osin.

Vierekkäisiä jäsenvaltioita koskevassa keskustelussa ei tehty lopullisia ratkaisuja. Jotkin jäsenvaltiot kannattivat komission ehdotusta. Osa muista kannatti puheenjohtajavaltion ehdotusta selventää komission ehdotusta lisäämällä "vierekkäisen jäsenvaltion" määritelmä (valtiot, joilla on yhteinen maaraja). Muutamat jäsenvaltiot kannattivat sallivampaa toimintamallia, jossa kabotaasimatkoja voisi tehdä missä tahansa muussa jäsenvaltiossa tietyn aikarajan puitteissa. Muutama jäsenvaltio kannatti rajoitetumpia muutoksia nykytilanteeseen. Niiden mukaan kabotaasimatkat tulisi sallia missä tahansa muussa jäsenvaltiossa tarkkaan määritetyn ajan puitteissa ja tämän ajan tulisi olla lyhyempi kuin komission ehdottama viiden päivän aikarajoitus. Muutamat muut jäsenvaltiot totesivat, että kabotaasimatka olisi sallittava vain siinä vastaanottavassa jäsenvaltiossa, johon kansainvälinen kuljetus on päättynyt, varsinkin jos kabotaasipäivien aikana tehtävien matkojen määrää ei rajoiteta.

Kabotaasitarkastukset

Jäsenvaltiot olivat **kabotaasitarkastusten** osalta yleisesti ottaen samaa mieltä puheenjohtajavaltion kanssa siitä, että tiettyä kiinteää määrää tarkastuksia ei tarvita. Osa niistä huomautti, että tarkastusten "riittävää" määrää olisi arvioitava kansallisella tasolla ja paikallisen tilanteen perusteella. Jäsenvaltiot saattoivat kannattaa laajasti molempia puheenjohtajavaltion kompromisseja. Ne totesivat, että näiden olisi katsottava olevan täysin toisiaan täydentäviä.

Muut kysymykset

Jäsenvaltiot olivat yleisesti ottaen tyytyväisiä komission aikomukseen siirtyä käyttämään **sähköisiä asiakirjoja tienvarsitarkastuksissa**. Jotkin jäsenvaltiot olivat kuitenkin huolissaan siitä, että tarkastuslaitosten tehokkuus saattaisi kärsiä, jos kuljettaja saisi pyytää ajoneuvon ulkopuolisia henkilöitä antamaan todisteet. Mitä tulee jäsenvaltioiden mahdolliseen uuteen velvoitteeseen **määrätä seuraamuksia** lähettäjien, huolitsijoiden, urakoitsijoiden ja alihankkijoiden **tietynlaisesta toiminnasta**, valtuuskunnat tekivät erityisiä tarkasteluvarauksia. Muutamat valtuuskunnat korostivat, että yhden jäsenvaltion alueella toteutuvaan **yhdistettyyn kuljetukseen sisältyviin tiekuljetuksiin** olisi sovellettava samoja ehtoja markkinoille pääsulle kuin kabotaasimatkoihin. **Delegoituihin säädöksiin** perustuvien menettelyjen osalta monet valtuuskunnat olivat eri mieltä yhteisön liikenneluvan voimassaoloajan muuttamisesta sekundaarilainsäädännöllä.

Komission edustaja puolusti ehdotusta kabotaasimatkoista. Hän katsoi, että viiden päivän ajanjaksoa koskevia perusteluja olisi analysoitava tarkemmin sillä edellytyksellä, että ehdotuksen tavoitetta yksinkertaistaa sääntöjä ja parantaa valvontaa noudatettaisiin. Edustaja myönsi, että suunniteltu yksinkertaistaminen ei välttämättä kitkisi järjestelmälliseen kabotaasiin liittyvää ongelmaa, joka keskittyy muutamaans jäsenvaltioon. Kompromissiin mahdollisesti sisällytettävien suoja-toimien olisi läpäistävä tehokkaan täytäntöönpanon testi.

c) Asetus (EY) N:o 561/2006

Säännöllinen viikoittainen lepoaika ohjaamossa

Jäsenvaltioiden reaktiot komission ehdotukseen kieltää nykyistä yksiselitteisemmin ohjaamossa nukkuminen säännöllisenä viikoittaisena lepoaikana ja ottaa käyttöön vastaavat korvaavat lepoajat osoittivat, miten erilaiset niiden lähtökohdat ovat. Monet jäsenvaltiot suhtautuivat myönteisesti ehdotukseen, joka vahvistaa niiden tulkinnan nykyisistä säännöistä, mutta vielä useammat moittivat sitä epäkäytännöllisenä ja syrjivänä. Näillä jäsenvaltioiden ryhmillä oli eroavat näkemykset – muiden ehdotusta koskevien kysymysten tapaan – siitä, voivatko kuljettajat tosiasiaassa käyttää hyödykseen mahdollisesti olemassa olevia tai laissa säädettyjä joustoja. Ryhmät olivat eri mieltä myös siitä, miten paljon säännöllisen viikoittaisen lepoajan viettämistavan yksityiskohtainen sääntely toisi lisäarvoa ja miten valvottavissa tämä olisi.

Paljon kannatusta sai puheenjohtajavaltion kompromissiehdotus eron tekemiseksi siinä, saako viikoittaisen lepoajan viettää ohjaamossa, jos ajoneuvo on pysäköitynä turvalliselle pysähdyspaikalle, jolla on asianmukaiset mukavuudet, vai kielletäänkö viikoittaisen lepoajan viettäminen ohjaamossa sellaisenaan. Jotkin jäsenvaltiot pysyivät kuitenkin kannassaan siitä, että viikoittaisen lepoajan viettäminen ohjaamossa olisi ehdottomasti kiellettävä komission alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti. Muutama jäsenvaltio ei ollut vakuuttunut siitä, että lepoaika-asetuksessa olisi säänneltävä lepoaikoja koskevia perusteita. Toisia puolestaan epäilytti tämän erottelun käytännön arvo, sillä riippuen tiettyjen alueiden liikenteen tiheydestä tällaisille levähdysalueille ei välttämättä ole kysyntää tai niiden tarjonta on huomattavan riittämätöntä.

Useimmat jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että jos säännöissä asetetaan normeja, niitä olisi voitava päivittää sekundaarilainsäädännöllä, ja että tarvittavien tietojen on oltava helposti kuljettajien saatavilla. Monet jäsenvaltiot kannattivat puheenjohtajavaltion ehdotusta siitä, että asianmukaisille levähdysalueille ei välttämättä tarvittaisi sertifiointimenettelyä mutta olisi välttämätöntä perustaa hallinnon seurannassa oleva luotettava tietolähde tällaisten paikkojen saatavuudesta. Yksi jäsenvaltio ehdotti, että komission ehdotusta vahvistettaisiin tehokkailla valvontakeinoilla, kuten velvoittamalla kuljettaja esittämään todisteet siitä, missä hän vietti viikoittaisen lepoaikansa. Useimmat jäsenvaltiot kannattivat kuitenkin puheenjohtajavaltion ehdotusta siitä, että tällaisia asiakirjoja ei pyydetäisi esittämään vaan asia selvitettäisiin tienvarsitarkastuksissa ensisijaisesti ajopiirturin tallentamien tietojen perusteella.

Yleisesti oltiin yhtä mieltä siitä, että joillakin EU:n alueilla pysäköintialueet ovat niin ruuhkaisia, että edes kielto viettää viikoittaisia lepoaikoja ohjaamossa ei merkittävästi helpottaisi tilannetta.

Kotiinpaluu ja viikoittaisen lepoajan ajoittaminen

Kuljettajan säännöllisen **kotiinpaluuoikeuden** osalta yksi suuri jäsenvaltioiden ryhmä kannatti komission ehdottamaa kolmen viikon jaksotusta. Pienempi jäsenvaltioiden ryhmä kannatti 12 viikon jaksotusta, kun taas suhteellisesti suurin ryhmä olisi hyväksynyt puheenjohtajavaltion ehdotuksen kuudesta viikosta. Neljä jäsenvaltiota mainitsi mahdollisena kompromissina neljän viikon jaksotuksen. Yksi jäsenvaltio ehdotti, että tekstiä olisi muutettava niin, että siinä ilmaistaan selvästi, että kotiinpaluun yhteydessä matkustusaikaa ei vähennettäisi lepoajasta.

Useimmat jäsenvaltiot olivat puheenjohtajavaltion kanssa samaa mieltä siitä, että käsite 'koti' olisi määriteltävä laajasti, jotta kuljettajia ei rajoitettaisi liikaa. Huolta herätti kuitenkin se, että velvoitteiden täytyisi olla käytännöllisiä myös liikenteenharjoittajalle, jonka on järjestettävä kuljettajan työajat. Toiset jäsenvaltiot ehdottivat, että kodiksi olisi määriteltävä yrityksen sijoittautumismaa tai työntekijän asemamaa.

Viikoittaisen lepoajan ajoittamisen (pidennetty lepoaika korvauksena lyhennetystä lepoajasta) osalta jäsenvaltioiden enemmistö halusi säilyttää nykyisen kaksiviikkoisen jaksotuksen eikä siirtä komission ehdottamaan neliviikkoiseen jaksotukseen. Toisaalta monet jäsenvaltiot olivat tyytyväisiä komission ehdotukseen, jonka neliviikkoinen jaksotus lisäisi joustavuutta. Liittyen tästä seuraavaan kysymykseen siitä, olisiko asetuksen 561/2006 6 artiklan 3 kohtaa muutettava tämän seurauksena, muutama jäsenvaltio ehdotti, että ajoaikaa voisi kertyä neljän viikon edestä eli 180 tuntia neljän viikon aikana, kun nykyisellään ajoaikaa saa kertyä 90 tuntia kahden viikon aikana. Jotkin toiset jäsenvaltiot kuitenkin vastustivat tätä voimakkaasti.

Lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta saatavan korvauksen osalta useat jäsenvaltiot pitivät parempana säilyttää nykyinen joustovara, jonka mukaisesti korvaavaa lepoaikaa voi käyttää sekä päivittäisen että viikoittaisen lepoajan yhteydessä. Muut jäsenvaltiot kannattivat puheenjohtajavaltion kompromissiehdotusta, jonka mukaisesti kuljettajat voivat yhdistää korvaavan lepoajan viikoittaiseen lepoikaan, lyhennetyt viikoittaiset lepoajat mukaan lukien, mutta eivät päivittäisiin lepoaikoihin.

Muut kysymykset

Merkittävä määrä jäsenvaltioita ei voinut kannattaa 7,5 tonnin painorajoituksen poistamista **ei-kaupallista tavaraliikennettä** koskevasta poikkeuksesta. Yksi näistä jäsenvaltioista ehdotti uutta 18 tonnin rajoitusta, joka muiden valtuuskuntien on vielä arvioitava. Jonkin verran tyytymättömyyttä herätti myös yritys täsmentää käsitteen 'ei-kaupallinen' merkitystä. Jotkin valtuuskunnat pitivät kysymystä niin monimutkaisena, ettei sitä voi ratkaista tyydyttävästi, mutta toiset totesivat, että vähintään olisi laadittava asiaa koskeva, koko EU:n lainsäädännön kattava johdonmukainen toimintamalli.

Kaksi jäsenvaltiota teki erityisen tarkasteluvarauman **monimiehitystilanteissa** pidettäviä taukoja koskevien ohjeiden kodifioinnista.

Puheenvuoroja käyttäneet valtuuskunnat kommentoivat myönteisesti komission ehdotusta myöntää **kuljettajille joustovaraa** poiketa tietyistä leposäännöistä, jos asianmukaiseen majoitukseen pääsy niin edellyttää. Tämä herätti kuitenkin kysymyksiä siitä, miten voidaan arvioida, vaarantaako tämä liikenneturvallisuuden. Yksi jäsenvaltio totesi, että ajoaikaan on lisättävä joustoa, kun säännöllinen viikoittainen lepoaika on alkamassa.

Valtuuskunnat tekivät myös varauksia, jotka koskevat neuvoa-antavan menettelyn käyttöä **täytäntöönpanosäädösten** hyväksymisessä yhdenmukaistetun toimintamallin määrittämiseksi täytäntöönpanoa varten.

Komission huomautukset

Komission edustajalla oli keskeinen rooli, kun puheenjohtajavaltio pyrki valmistelemaan kompromisseja, jotka valtuuskuntien enemmistö voisi hyväksyä. Hän ei vielä esittänyt komission kantaa mutta totesi selvästi, että puheenjohtajavaltion esittämä toimintamalli lepoaikojen viettämisestä ohjaamossa sekä kotiinpaluusta ja viikoittaisen lepoajan ajoittamisesta poikkeaa huomattavasti komission ehdotuksesta. Hänen mukaansa puheenjohtajavaltion ehdotuksen ansioksi on puolestaan luettava se, että siinä puututaan useisiin huolta herättäneisiin aiheisiin, erityisesti asianmukaisten pysäköinti- ja levähdysalueiden osalta.

d) Asetus (EU) N:o 165/2014

Jäsenvaltiot kannattivat komission ehdotusta **ajopiirturin tallentamien tietojen** laajentamisesta lisäämällä niihin rajanylitykset. Näin voitaisiin paremmin valvoa sosiaalisten ja markkinasääntöjen noudattamista. Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden suuri enemmistö kannatti puheenjohtajavaltion ehdotusta **selkeyttää ajopiirturin tallentamien tietojen keräämisen tarkoitusta**. Jotkin näistä jäsenvaltioista ehdottivat, että tässä yhteydessä viitattaisiin myös asetuksen (EY) N:o 1073/2009 (linja-autoliikenteen markkinoille pääsy) mukaisten velvoitteiden valvontaan. Jotkin jäsenvaltiot olivat kuitenkin sitä mieltä, että kuljettajan tarkempi "jäljittäminen" erilaisiin tarkoituksiin saattaisi olla ristiriidassa tietosuojaan liittyvien etujen kanssa ja että tämän osalta olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tarpeellisuuteen ja oikeasuhteisuuteen. Nämä valtuuskunnat ehdottivat, että asiasta pyydetäisiin lausunto Euroopan tietosuojavaltuutetulta, mutta ehdotus ei saanut tuekseen tarvittavaa enemmistöä. Neuvoston oikeudellinen yksikkö antoi myös oman arvionsa.

Puheenjohtajavaltion ehdotuksiin sen tarkentamiseksi, milloin ja missä kuljettajan on **syötettävä maakoodit** rajanylityksen jälkeen (ensimmäisen suunnitellun tai välttämättömän pysähdyksen yhteydessä), suhtauduttiin pääosin myönteisesti. Jäsenvaltioiden enemmistö vastusti kuljettajan velvoittamista ylimääräiseen pysähdykseen vain maakoodin syöttämistä varten ja näin ollen kannatti puheenjohtajavaltion toimintamallia, jossa maakoodin syöttämistä edellytetään kauttakulun yhteydessä vasta, kun kuljettaja tekee suunnitellun tai välttämättömän pysähdyksen. Vähemmistö jäsenvaltioista kuitenkin vastusti näitä tarkennuksia pääasiassa siksi, että valvonnan olisi oltava erittäin tarkkaa. Niiden mukaan sosiaalisten sääntöjen noudattamisen valvonnassa olisi voitava luottaa siihen, että rajanylitystiedot ovat ajoitukseltaan erittäin tarkkoja. Ne halusivat myös, että kauttakulkuun kytkettäisiin pakollinen pysähdys ja että tämä velvoite laajennettaisiin koskemaan myös kuljettajia, jotka edelleen käyttävät analogisia ajopiirtureita. Kyseiset jäsenvaltiot katsoivat myös, että tietyn käytännön joustavuuden lisääminen saattaisi väärällä tavalla kannustaa lykkäämään älykkäiden ajopiirtureiden asentamista. Näistä puolestaan kaikki tarvittavat tiedot saataisiin sähköisesti.

Tästä pohdinnasta seurasi laajempi keskustelu siitä, olisiko **älykkäiden ajopiirtureiden** pakollista **käyttöönottoa** nykyisessä ajoneuvokannassa (niin kutsuttuna jälkiasennuksena, joka on tehtävä vuoteen 2034 mennessä) aikaistettava, esimerkiksi viidellä tai kymmenellä vuodella. Huomattava osa asiasta kantansa ilmaisseista valtuuskunnista kannatti tällaista toimenpidettä, kun taas toiset halusivat odottaa komission tekeillä olevaa tutkimusta ja arviota. Jotkin valtuuskunnat olivat eri mieltä käyttöönoton aikaistamisesta kesken tieliikennepaketista käytäviä neuvotteluja. Ne perustelivat näkemystään sillä, että ajopiirturiasetusta koskeva kompromissi oli laadittu vain kolme vuotta sitten ja että se oli ollut vaikea saavuttaa. Osa valtuuskunnista ei ole vielä ilmaissut kantaansa.

Yksi jäsenvaltio viittasi ajopiirtureissa käytettävän, vain 28 päivän ajanjakson kattavan **tietosarjan** puutteisiin sosiaalisten sääntöjen noudattamista valvottaessa ja ehdotti, että tietosarjaa laajennettaisiin 60-päiväiseksi. Muut valtuuskunnat tekivät tarkasteluvarauksen.

Komission edustaja piti puheenjohtajavaltion ehdottamia lisäyksiä asiaankuuluvina – osin käytännön syistä (maakoodien syöttäminen) ja osin oikeudellisen varmuuden vuoksi (tiedonkeruun tarkoituksen täydentäminen).

e) **Direktiivi lähetettyjä maantieliikenteen työntekijöitä koskevasta erityissäännöksestä ja direktiivi 2006/22/EY**

Yleistä

Ehdotuksen käsittelyä varjosti laajalti kysymys siitä, olisiko **työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä** lainkaan sovellettava kansainvälisiin maantiekuljetuksiin. Koska keskustelu lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin² tarkistamisesta oli pidemmällä, joitakin keskustelunaiheita otettiin mukaan kyseistä tarkistusta koskevan yleisnäkemyksen valmisteluun, ja yleisnäkemys muodostettiin TSTK-neuvostossa 23. lokakuuta 2017. Tässä yhteydessä keskusteltiin erityisesti kauttakulkuun liittyvien kuljetusten käsittelystä ja yhteisymmärrykseen päästiin siitä, että lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin muutoksia sovellettaisiin maantieliikenteen alaan vasta, kun erityissäännös tulee voimaan.

Maaliikennetyöryhmä oli saanut lähettämiseen liittyviä eri näkökohtia koskevia selvityksiä neuvoston oikeudelliselta yksiköltä ja kirjallisia lausuntoja komissiolta. Monet valtuuskunnat pitivät erityisen tärkeänä näitä lausuntoja ja TSTK-neuvostossa käytyä keskustelua, myös komission tässä yhteydessä antaman lausuman ja käyttämän puheenvuoron osalta.

Työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen keskeisten osien soveltamisen **siirtymäajan** osalta useat jäsenvaltiot pysyivät kannassaan vastustaa näiden normien soveltamista kuljettajiin ylipäätään. Useimmat tämän ryhmän jäsenvaltioista olivat kuitenkin valmiita muuttamaan kantaansa, jos siirtymäaika koskisi sääntöjä kokonaisuudessaan ja se määritettäisiin niin pitkäksi, että siitä olisi käytännön hyötyä. Nämä jäsenvaltiot asettivat tällaiselle muutokselle lisäehtoja, joita ovat esimerkiksi sovellettavien sosiaalisten normien ja hallinnollisten vaatimusten vähäisempi määrä.

² Direktiivi 96/71/EY.

Pienempi jäsenvaltioiden ryhmä ilmaisi huolensa erityisestä tilanteestaan, kuten syrjäisestä sijainnista tai vilkkaasta rajatylittävästä liikenteestä. Toinen jäsenvaltioiden ryhmä tätä vastoin vaati, että kaikkia työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä sovellettaisiin heti muista EU-maista saapuvien kuljettajien tullessa niiden alueelle tai hyvin pian tämän jälkeen. Ne myös vastustivat kabotaasimatkojen vapauttamista sääntöjen soveltamisesta. Valtuuskunnat olivat komission kanssa periaatteessa samaa mieltä siitä, että jos työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä sovelletaan, tarvitaan erityissäännöstä, jotta voidaan ottaa huomioon maantieliikenteen alan erityispiirteet ja luoda tasapuoliset toimintaedellytykset valvonnalle vastaanottavien jäsenvaltioiden tasolla. Jäsenvaltioiden enemmistö vaikutti olevan ensisijaisesti huolissaan sääntöjen myötä kasvavasta hallinnollisesta rasitteesta, mukaan lukien valtava määrä paperityötä, jota työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen käsittely edellyttää. Samalla jäsenvaltiot kehottivat kuitenkin ryhtymään toimiin tiettyjen kuljettajien epäinhimillisten työolojen torjumiseksi.

Soveltamisala

Kauttakulun osalta puheenvuoroja käyttäneiden valtuuskuntien suuri enemmistö yhtyi puheenjohtajavaltion näkemykseen siitä, että kuljettajia ei tule katsoa lähetetyiksi työntekijöiksi kauttakulun aikana. Valtuuskuntien enemmistö ilmoitti myös pitävänsä parempana sitä, että kauttakulkua käsitellään säädöstekstissä (joko itse direktiivissä tai erityissäännöksessä). Yksi jäsenvaltio ilmaisi selkeän kantansa siitä, että kuljettajat ovat lähetettyjä työntekijöitä myös kauttakulun aikana.

Yhdistettyyn kuljetukseen sisältyvistä tiekuljetuksista käydyssä keskustelussa ei tehty lopullisia ratkaisuja, koska huomattavan monet jäsenvaltiot pitivät parempana analysoida kysymystä sen jälkeen, kun asiaankuuluvan direktiivin muutosehdotus on toimitettu.³ Toiset jäsenvaltiot halusivat säilyttää kansainvälisten kuljetusten käsittelyn kokonaisvaltaisena, eivätkä ne halunneet jakaa sitä osiin työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamista varten. Useimmat kantansa ilmaisseet valtuuskunnat olivat puheenjohtajavaltion tavoin huolissaan siitä, että tilannetta olisi tavalla tai toisella selkeytettävä.

Jotkin jäsenvaltiot kannattivat puheenjohtajavaltion ehdotusta laajentaa erityissäännöksen poikkeus yritysten **omaan lukuun tehtäviin (maantie)kuljetuksiin** lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin mukaisesti. Toiset taas tarvitsivat lisää aikaa tällaisen muutoksen vaikutusten arviointiin.

³ Direktiivi 92/106/ETY.

Lähetämiskausien laskenta

Keskustelussa **lähetämiskausien laskennasta** oli karkeasti ottaen kaksi haaraa. Huomattava määrä jäsenvaltioita kannatti komission toimintamallia, jossa käytetään kuuden tunnin vertailujaksoa puolikkaiden ja kokonaisten päivien laskentaan. Toinen yhtä huomattava jäsenvaltioiden ryhmä halusi ottaa huomioon vastaanottavassa jäsenvaltiossa vietetyn ajan todellisen määrän, jolloin yksi alueellaolopäivä täytyisi vasta minkä tahansa 24 tunnin jakson kuluttua. Lepoaikojen ja varallaoloaikojen sisällyttämisen osalta puheenjohtajavaltion ehdotus sulkea pois laskennasta viikoittaiset lepoajat ei saanut enemmistön kannatusta. Toisaalta muutamat jäsenvaltiot halusivat mennä vielä pidemmälle ja sulkea pois laskennasta myös päivittäiset lepoajat ja varallaoloajat.

Alueella olon laskemisesta työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen nojalla, kun ajoneuvo saapuu vastaanottavaan jäsenvaltioon junalla tai lautalla, käytiin samankaltainen keskustelu kuin siitä, milloin rajanylitystä koskevat tiedot olisi syötettävä ajopiirturiin. Valtuuskunnat kannattivat yleisesti ottaen puheenjohtajavaltion ehdotusta siitä, että lähetämiskausi alkaa saapumissatamasta tai -asemalta. Kaksi jäsenvaltiota ilmaisi pitävänsä parempana, että tekstissä viitattaisiin hetkeen, jolloin kuljettaja lähtee saapumissatamasta tai -asemalta. Yksi jäsenvaltio vaati, että laskenta aloitetaan rajalta kulkumuodosta riippumatta. Keskusteluissa siitä, miten lautalla tai junassa vietettyä (varallaolo- tai lepo)aikaa käsitellään, ei tehty lopullisia ratkaisuja esimerkiksi sen osalta, olisiko kuljettajalle annettava joustovaraa kyseisten ajanjaksojen osoittamiseksi siinä maassa vietetyksi, josta kuljettaja poistuu tai johon hän saapuu.

Hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet

Erittäin suuri enemmistö puheenvuoroja käyttäneistä jäsenvaltioista ilmaisi toiveensa siitä, että erityissäännöksessä esitettyjen työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan maantieliikenteen alalla liittyvistä **hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä** laadittaisiin tyhjentävä luettelo. Nämä jäsenvaltiot katsoivat, että tyhjentävällä luettelolla kaikissa jäsenvaltioissa yhdenmukaistetuista säännöistä voitaisiin varmistaa, että toiminta olisi mahdollisimman sujuvaa tällä alalla, jolla liikkuvuus ja kansainvälisyys on olennaista. Ne kannattivat myös sitä, että luettelon tyhjentävyys ilmaistaisiin direktiivissä yksiselitteisemmin. Lisäksi ne pohtivat mahdollisuutta sisällyttää lainsäädäntöön mahdollisuus päivittää sekundaarilainsäädännöllä vaatimusten ja valvontatoimenpiteiden luettelo valvonnan ja liikenteen alalla tapahtuvan teknologian kehityksen mukaisesti.

Harva jäsenvaltio ilmoitti kannattavansa luettelon laatimista vain ohjeelliseksi. Muutama jäsenvaltio pidättyi ilmaisemasta kantaansa, koska niitä huoletti, että luettelo ei sisältäisi kaikkia haluttuja osia.

Luettelon sisällön osalta kaksi jäsenvaltiota teki konkreettisia ehdotuksia lyhentää luetteloa komission ehdottamista tienvarsitarkastuksissa valvottavista kohteista ja siirtää joitakin tutkittavia kohteita rajatylittävän valvonnan toiseen vaiheeseen hallinnollisella yhteistyöllä ja toimitilojen tarkastuksilla toteutettavaksi. Jotkin jäsenvaltiot suhtautuivat myönteisesti näihin ehdotuksiin. Toiset painottivat kuitenkin, että ajan tasalla olevien työntekijöiden lähettämislmoitusten saatavuus on erityisen tärkeää. Mielenpitoet jakaantuivat sen suhteen, miten hyödyllistä olisi tarkastaa palkkakuitteja tienvarsitarkastuksissa, kun otetaan huomioon, että ne koskevat mennyttä aikaa ja niiden muoto, sisältö ja kieli vaihtelee. Koko keskustelun olennaisimmat näkökohdat olivat yhtäältä se, että tarkastusten tekijöille olisi toimitettava helposti arvioitavia asiakirjoja ja että heillä olisi perusteet tehdä päätöksiä paikan päällä, myös nykyaikaisten tietojärjestelmien avulla, sekä toisaalta se, että päätösten tekeminen saattaisi lopulta kuitenkin edellyttää toimitiloihin tehtäviä tarkastuksia.

Muut kysymykset

Kaksi jäsenvaltiota ilmaisi huolensa työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen käytännön soveltamisesta ja valvomisesta **EU:n ulkopuolisten liikenteenharjoittajien ja kuljettajien** osalta. Niiden mukaan työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltaminen ja valvonta on EU:n ulkopuolisten liikenteenharjoittajien osalta käytännössä mahdotonta, ja nämä saattavat siksi päätyä edullisempaan asemaan kuin EU:n liikenteenharjoittajat.

Direktiivin 2006/22/EY riskiluokitusjärjestelmä

Selvä enemmistö kannatti periaatteessa komission toimintamallia valvontadirektiivin mukaisen riskiluokitusjärjestelmän parantamiseksi, mutta muutamat jäsenvaltiot suhtautuivat tähän varauksin. Ne pyysivät, että ensin keskityttäisiin riskiluokitusjärjestelmien täysimääräiseen täytäntöönpanoon kansallisella tasolla. Monet jäsenvaltiot pyysivät vastaavasti siirtymäkautta. Muutama jäsenvaltio kyseenalaisti myös ehdotetut etuoikeudet perusteet, jotka koskisivat "älykkäillä ajopiirtureilla" varustettuja ajoneuvoja, tai piti haasteellisena laskea riskejä tilanteissa, joissa liikenteenharjoittaja käyttää monia vuokrattuja ajoneuvoja.

Työaikadirektiivin valvonta

Monet jäsenvaltiot katsoivat, että pakollisissa tienvarsitarkastuksissa olisi käytännössä vaikeaa valvoa myös työaikadirektiivin noudattamista.⁴ Komissio selitti, että valvonnan helpottamiseksi on harkittu työaikadirektiivin tiettyjen osien uudelleenmuotoilua. Se ei kuitenkaan tällä hetkellä ole mahdollista, koska työmarkkinaosapuolet eivät kannata sitä.

Tämän jälkeen puheenjohtajavaltio ehdotti, että valvontavaatimukset rajoitettaisiin liikenteenharjoittajien toimitiloihin tehtäviin tarkastuksiin. Näin varmistettaisiin, että työaikadirektiiviä voidaan valvoa kustannustehokkaasti. Näin sovitettaisiin myös yhteen tavoite parantaa työaikadirektiivin valvontaa ja huoli siitä, että vähimmäistason valvonta tienvarsitarkastuksissa saattaisi olla tehotonta. Valtuuskunnat hyväksyivät tämän etenemismallin.

Komission huomautukset

Komission edustaja yritti erittäin avuliaasti selventää monitahoisia kysymyksiä ja epäilyksiä työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta maantieliikenteen alalla. Hän tuki monia puheenjohtajavaltion aloitteita selkeyttää ehdotusta erityisesti työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalan osalta ja tehdä lähettämiskausten laskennasta toimivampaa. Samalla komission edustaja kuitenkin myös painotti ehdotuksen periaatteita. Näihin periaatteisiin kuuluvat esimerkiksi työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltaminen tiettyine poikkeuksineen ja kaikkien sellaisten ajanjaksojen huomiointi lähettämiskauden laskennassa, jotka liittyvät työjaksoihin. Komission edustaja vahvisti, että kauttakulussa ei tapahdu työntekijöiden lähettämistä. Hän totesi myös, että hallinnollisten vaatimusten ja valvontatoimenpiteiden osalta säännöt olisi täysin ja tyhjentävästi yhdenmukaistettava EU:n tasolla (tyhjentävä luettelo). Lopuksi komission edustaja katsoi, että vaikka työaikadirektiivin valvonnan parantaminen on tärkeä tavoite, valvontakeinoissa olisi otettava huomioon käytännön rajoitteet.

⁴ Direktiivi 2002/15/EY.

f) **Direktiivi 2006/1/EY**

Monet jäsenvaltiot pitivät voimassa ajoneuvoveropohjan mahdollista murenemistä koskevat varaumansa ehdotukseen, joka lisää joustavuutta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen rajatylittävään käyttöön maanteiden tavaraliikenteessä. Nämä jäsenvaltiot olivat tyytyväisiä puheenjohtajavaltion kompromissiin, jossa lyhennetään vuokrattujen ajoneuvojen käytön sallittua **vähimmäisaikaa** kolmeen kuukauteen (aiemmasta neljästä), mutta osa niistä olisi pitänyt parempana kahden tai jopa vain yhden kuukauden vähimmäisaikaa. Valtuuskunnat suhtautuivat myönteisesti myös puheenjohtajavaltion ehdotukseen sallia jäsenvaltioiden asettaa rajoituksia vuokrattujen ajoneuvojen osuudelle koko yrityksen omistamasta ajoneuvokannasta. Jotkin valtuuskunnat halusivat tarkastella lähemmin asiaankuuluvia lukuja, ja yksi valtuuskunta halusi soveltaa osuusrajoitusta koko yrityksen käytössä olevaan ajoneuvokantaan. Neljä jäsenvaltiota hylkäsi komission ehdotuksen, kun taas muutamat muut hyväksyivät sen sellaisenaan ja viittasivat kansalliselle tasolle jo lisättyihin vapauksiin. Yksi jäsenvaltio ehdotti, että jäsenvaltioiden olisi saatava rajoittaa tietyn painorajan alittavien vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä. Kaksi jäsenvaltiota esitti eriävän näkemyksen ehdotuksesta poistaa yritysten **omaan lukuun tehtäviin kuljetuksiin** käytettävien vuokrattujen ajoneuvojen painorajoitus.

Useimmat valtuuskunnat olivat tyytyväisiä puheenjohtajavaltion ehdotukseen **jäljelle jääneiden aikarajojen valvonnan** helpottamisen osalta. Jotkin valtuuskunnat katsoivat, että muiden sääntöjen, erityisesti kabotaasisääntöjen, valvonnan osalta jäi jäljelle vielä huomattavia riskejä. Toiset olivat huolissaan myös sopimuksesta toiseen siirrettävistä ajoneuvoista ja rasitteesta, joka aiheutuu aiempaa useampien rikkomusten valvonnasta rajanylitysten yhteydessä. Yksi jäsenvaltio piti toivottavana, että säännöissä nimenomaisesti vaadittaisiin vuokrattujen ajoneuvojen asianmukaista **rekisteröintiä** jossakin EU-maassa.⁵

Monet valtuuskunnat olivat valmiit puheenjohtajavaltion ehdotuksen mukaisesti muotoilemaan uudelleen ehdot, joiden perusteella sallitaan sellaisten ajoneuvojen käyttö, jotka on asianmukaisesti otettu käyttöön yhdessä jäsenvaltiossa ja jotka **johonkin toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut yritys on vuokrannut**. Yksi jäsenvaltio esitti kuitenkin tästä poikkeavan ehdotuksen, johon useiden jäsenvaltioiden on vielä muotoiltava kantansa.

⁵ Ks. neuvoston direktiivi 1999/37/EY.

Valtuuskunnat suhtautuivat myönteisesti puheenjohtajavaltion ehdotukseen ottaa tietyt jäljelle jääneet riskit huomioon **komission suorittamalla tarkistuksella** viiden vuoden kuluttua uusien sääntöjen täytäntöönpanosta.

Komission edustaja teki yleisvarauman ja suhtautui avoimesti siihen, että ehdotukseen sisällytettäisiin tiettyjä suoja-toimia.

IV NÄKÖKOHTIA TULEVAAN KÄSITTELYYN

Puheenjohtajavaltio Viro edistyi huomattavasti monien markkinoita ja sosiaalista pilaria koskevien ensimmäisen liikennepaketin näkökohtien käsittelyssä. Sen työ toimii tukevana pohjana tuleville keskusteluille. Neljää asiakokonaisuutta on käsitelty rinnakkain, ja kompromissin muodostamisessa jäsenvaltioiden välille on edetty joissakin asioissa pidemmälle kuin joissakin toisissa.

Erityisesti ammattiin pääsyä (sijoittautumista koskevien perusteiden ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta), vuokrattuja ajoneuvoja ja ajopiirtureita koskevien ehdotusten tekninen käsittely on edistynyt hyvin. Puheenjohtajavaltio katsoo, että näistä on mahdollista päästä kompromissiratkaisuihin.

Lepo-aikoja koskevan ehdotuksen osalta tarvitaan vielä työtä kaikille sopivan kompromissin löytämiseksi. Jäsenvaltioiden enemmistö vaikuttaa hyväksyvän kompromissin suunnan, kun taas monilla muilla on edelleen merkittäviä huolenaiheita. Konkreettisia muutoksia on kehitettävä, jotta asian käsittelyssä voidaan edetä.

Eniten työtä vaativat ehdotukset maantieliikenteen työntekijöiden lähettämisestä ja markkinoille pääsystä. Näissä asioissa ei ole toistaiseksi edistytty merkittävästi, koska ne ovat erittäin poliittisia ja tiiviisti toisiinsa sidoksissa. Monet jäsenvaltiot ovat myös todenneet, ettei niillä ole vielä virallista kantaa. Entistä monimutkaisemmaksi asian tekee yhteys työntekijöiden lähettämistä koskevan yleisen direktiivin muutokseen liittyvään lainsäädäntötyöhön, jossa neuvoston yleisnäkemykset hyväksyttiin vasta 23. lokakuuta 2017 ja kolmikantaneuvottelut on hiljattain aloitettu.

Viron puheenjohtajakaudella valmisteluelimissä tehty työ on vahvistanut käsitystä siitä, että paketin eri osia on hyödyllistä käsitellä johdonmukaisesti rinnakkain.

V LOPUKSI

Pysyvien edustajien komitea pyytää 22. marraskuuta 2017 pidetyn kokouksensa jälkeen neuvostoa panemaan merkille tämän tilanneselvityksen paketin sisältämien ehdotusten jatkokäsittelyn valmistelemiseksi.
