



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 4. joulukuuta 2018
(OR. en, fr)

Toimielinten väliset asiat:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

15084/18
ADD 1

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähettiläjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Valtuuskunnat

Ed. asiak. nro: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

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

Asia: Liikkuvuuspaketti 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
– Lausumat

Valtuuskunnille toimitetaan ohessa valtuuskuntien antamat lausumat edellä mainittuja säädöksiä koskevasta neuvoston yleisnäkemyksestä.

Puola, Bulgaria, Liettua, Malta ja Unkari

Puola, Bulgaria, Liettua, Malta ja Unkari pahoittelevat, että pyrkimykset jakaa markkinat ja suojella joidenkin jäsenvaltioiden sisäisiä markkinoita ovat hämärtäneet liikkuvuuspaketti I:n alkuperäisen tavoitteen yksinkertaistaa ja selkeyttää kuljetusalan sääntöjä ja parantaa kuljettajien sosiaalisia ja työoloja.

Liikkuvuuspaketti I:tä koskevassa yleisnäkemyksessä ei oteta huomioon EU:n ulkorajoilla sijaitsevien jäsenvaltioiden maantieteellisiä erityispiirteitä. Ehdotetussa paketissa ei myöskään oteta huomioon saarivaltioiden erityisiä ongelmia. Se luo toimijoille epätasapuoliset toimintaedellytykset EU:n sisällä mutta tämän lisäksi vaarantaa myös EU:n maanteiden tavaraliikenteen kansainvälisen kilpailukyvyn.

Toimivia sisämarkkinoita edistävien tasapainoisten säännösten ja todellisen kompromissin sijaan ehdotetussa yleisnäkemyksessä esitetään rajoittavia, kohtuuttomia ja protektionistisia toimenpiteitä, jotka ovat vastoin perussopimuksen periaatteita ja EU:n perusvapauksia. Esimerkki tällaisesta säännöksestä on se, että kuljettajan pitäisi palata tiettyyn paikkaan.

Puola, Bulgaria, Liettua, Malta ja Unkari vastustavat jyrkästi seuraavia seikkoja:

- Eri toimintatyypit erotteleva malli, jossa kolmannen maan liikennettä ja kabotaasitoimintaa harjoittaviin kuljettajiin sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevaa järjestelmää.
Ehdotus johtaa EU:n markkinoiden pirstaloitumiseen ja joidenkin jäsenvaltioiden ja näiden kuljettajien syrjintään. Se estää maantieliikenteen sisämarkkinoiden sujuvan toiminnan, saa aikaan kohtuuttoman hallinnollisen rasitteen toimijoille ja etenkin pienille ja keskisuurille yrityksille ja kaiken lisäksi pahentaa epäreilua kilpailua EU:n toimijoiden ja EU:n ulkopuolisten toimijoiden välillä ensin mainittujen vahingoksi. Merkityksetöntä ei myöskään ole se, että ehdotus lisää EU:n kaupan esteitä.
- Täyskielto säännöllisen viikoittaisen lepoajan pitämiseen ohjaamossa. Tämä on rajoittava ratkaisu, joka ei ota huomioon, että Euroopasta puuttuu sopivia levähdysalueita, joissa olisi kunnolliset majoitusmahdollisuudet. Tällaisessa tilanteessa kuljettajien työolot eivät kohene, koska kuljettajat eivät voi käyttää infrastruktuuria, jota ei ole olemassa ja jonka rakentaminen vie aikaa.

- Lisärajoitusten määrääminen kabotaasitoiminnalle useiden päivien karenssiajan muodossa.
Tämäkin on rajoittava, kohtuuton ja protektionistinen toimenpide, joka asettaa mielivaltaisen hallinnollisen esteen markkinoille pääsyle.

Tämän seurauksena nykymuotoisen liikkuvuuspaketti I:n täytäntöönpano johtaa pienten ja keskisuurten kuljetusyritysten konkurssisiin, lisää EU:n työttömyyslukuja, nostaa merkittävästi monien tavaroiden ja palvelujen hintoja, mikä on vahingollista kuluttajille, ja hidastaa talouskasvua, sen sijaan, että se tukisi EU:n kuljetusalan kilpailukykyä ja menestystä. Vaikutukset tulevat olemaan huomattavasti raskaammat jäsenvaltioissa, jotka eivät sijaitse keskellä EU:ta ja joissa kuljetusala on tärkeä talouden sektori.

Koska neuvoston ehdotettu yleisnäkemyks ei näin ollen selvästikään ole oikeudenmukainen eikä tasapainoinen, Puola, Bulgaria, Liettua, Malta ja Unkari äänestävät sitä vastaan.

Belgia

Belgia vahvistaa äänestäneensä liikkuvuuspaketti I:stä vastaan liikenneneuvostossa 3. joulukuuta 2018.

Belgia ei voi kannattaa uutta kabotaasijärjestelmää, jota ehdotetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisen yhteydessä, koska viiden päivän karenssiaika uhkaa sen kuljetusalan taloudellisen toiminnan kestävyyttä.

Ruotsi

Ruotsin lausuma ehdotuksesta direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (Bryssel, 28. marraskuuta 2018, 14802/18 ADD 4)

Ruotsi voi kannattaa ehdotuksesta muodostettua yleisnäkemystä, mutta se haluaisi, että seuraava 2 artiklan 4 kohdan a alakohdasta koskeva huomautus lisätään pöytäkirjaan ja otetaan huomioon tulevassa käsittelyssä.

Ruotsi katsoo, että 2 artiklan 4 kohdan a alakohdassa olisi hyvä mainita selkeästi, että jäsenvaltioiden työlainsäädäntö otetaan huomioon ja perussopimusten mukainen työmarkkinaosapuolten asema tunnustetaan. Joissakin jäsenvaltioissa työmarkkinaosapuolten tehtävänä on seurata työoloja ja työehtoja. Tämä tehtävä turvataan työntekijöiden lähettämistä koskevissa yleisissä direktiiveissä, joiden erityissäädös ehdotetun direktiivin pitäisi olla. Jotta erityissäädös voisi toimia tässä suhteessa samalla tavalla kuin yleiset direktiivit, selvennys on toivottava. Näin ollen on tärkeää säätää 2 artiklan 4 kohdan a alakohdassa, että kansallinen toimivaltainen viranomainen voi antaa esimerkiksi rekisterin kautta työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen sisältämät tiedot muiden viranomaisten tai työmarkkinaosapuolten käyttöön kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen mukaisesti.

Ruotsi haluaisi myös muistuttaa, että Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilarista annetussa toimielinten välisessä julistuksessa kunnioitetaan työmarkkinaosapuolten asemaa.