



Bryssel, 11. helmikuuta 2020  
(OR. en)

---

---

**Toimielinten väliset asiat:**

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

---

---

5424/20  
ADD 4

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

**ILMOITUS: I/A-KOHTA**

---

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea (Coreper I)/Neuvosto

---

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 enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevistä 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 erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

– Poliittinen yhteisymmärrys

---

Komission ja jäsenvaltioiden lausumat.

**Komission lausuma**

Komissio panee merkille liikkuvuuspaketin I sosiaalisia ja markkinanäkökohtia koskevan alustavan yhteisymmärryksen, johon neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät neljännessä kolmikantakokouksessa 11. ja 12. joulukuuta 2019.

Komissio pitää valitettavana, että neuvoston ja Euroopan parlamentin saavuttama poliittinen yhteisymmärrys sisältää osatekijöitä, jotka eivät ole eurooppalaisen vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden eivätkä Eurooppa-neuvostossa hyväksytyin ilmastoneutraalin EU:n saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen mukaisia. Nämä osatekijät ovat ajoneuvon pakollinen palaaminen alkuperäjäsenvaltioon kahdeksan viikon välein sekä yhdistetyille kuljetuksille asetetut rajoitukset. Toimenpiteet eivät sisältyneet komission 31. toukokuuta 2017 hyväksymiin ehdotuksiin, eikä niistä ole tehty vaikutustenarviointia. Rekan paluuelvoite johtaa liikennejärjestelmän tehottomuuteen ja lisää tarpeettomia päästöjä, epäpuhtauksia ja ruuhkia, ja yhdistetyille kuljetuksille asetetut rajoitukset vähentävät tällaisten kuljetusten tehokkuutta multimodaalisen tavaraliikenteen tukemisessa.

Ehdotetut sosiaaliset parannukset ovat merkittäviä. Komissio aikoo nyt arvioida tarkasti näiden kahden näkökohdan vaikutukset ilmastoon, ympäristöön ja sisämarkkinoiden toimintaan. Arviointi tehdään pitäen mielessä vihreän kehityksen ohjelma sekä toimenpiteet hiilen määrän vähentämiseksi liikenteen alalla ja ympäristön suojelemiseksi siten, että samalla varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.

Komissio käyttää vaikutustenarvioinnin jälkeen tarvittaessa oikeuttaan tehdä kohdennettu lainsäädäntöehdotus ennen kyseisten kahden säännöksen voimaantuloa.

## **Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma**

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari ilmaisevat syvän huolensa siitä, että liikkuvuuspaketista I saavutettu alustava yhteisymmärrys on ristiriidassa palvelujen tarjoamista sisämarkkinoilla koskevan perusvapauden, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden periaatteen sekä EU:n keskeisten ilmastopolitiikkojen ja -tavoitteiden kanssa.

Erityisesti vaatimus siitä, että raskaat ajoneuvot on palautettava alkuperäjäsenvaltioon vähintään kerran kahdeksassa viikossa, on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti uudessa vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen velvoite otetaan käyttöön, se lisää merkittävästi tyhjillään kuljetettavien rekkojen määrää Euroopan teillä ja näin ollen myös liikennealan hiilidioksidipäästöjä. Alan osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on jo nykyisellään noin neljännes.

Vaikka olemme pyrkineet tuomaan esiin näitä seikkoja ja huolimatta siitä, tieteellinen tutkimusnäyttö osoittaa tällaisen velvoitteen lisäävän tyhjänäajoa ja hiilidioksidipäästöjä, tämän säännöksen odotettuja vaikutuksia ja järkiperäisiä perusteluja ei ole otettu huomioon. Vaikka paremman sääntelyn ohjelma edellyttää kaikkien tämäntyyppisten toimenpiteiden vaikutusten arviointia EU:n tasolla, tällaista arviointia ei ole vielä esitetty.

Ajoneuvojen palauttaminen alkuperäjäsenvaltioon on vain yksi esimerkki niistä liian rajoittavista ja syrjivistä toimenpiteistä, joita liikkuvuuspaketissa I ehdotetaan. Meillä on vastaava huoli kabotaasiliikenteen rajoituksista, joissa on kyse liian pitkästä karenssiajasta. Tämä karenssiaika on protektionistinen toimenpide, jonka vaikutus sisämarkkinoihin on varsin kielteinen. Tunnustetut tutkimuslaitokset ovat arvioineet, että rekkojen paluovelvoite sekä kabotaasitoimintaa koskevat rajoitukset tuottavat vuodessa miljoonia tonneja lisää hiilidioksidipäästöjä.

Toinen merkittävä huolenaihe on se, että ajoneuvon pakollinen palauttaminen asettaa epäedulliseen asemaan jäsenvaltiot, joilla on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi huomattavia vaikeuksia tarjota rekkaliikennepalveluja sisämarkkinoilla, koska niiden ajoneuvojen on ajettava paljon pidempiä matkoja ja voitettava merkittäviä luonnonesteitä, mikä koskee erityisesti saaria.

Niin ikään kolmansista maista peräisin olevien toimijoiden vilpillinen kilpailu on tekijä, johon ei ole puututtu asianmukaisesti. Tämä on erityisen huolestuttavaa, koska ratkaisulla, josta säädetään, on pitkän aikavälin vaikutuksia paitsi liikennealaan myös koko EU:n talouteen.

Liikenneala ansaitsee oikeudenmukaisen ja vankan EU:n oikeudellisen kehyksen, jolla edistetään alan kehitystä ja varmistetaan samalla realistiset ja täytäntöönpanokelpoiset säännöt. Tasapainoisten määräysten ja todellisen kompromissin sijaan alustavassa yhteisymmärryksessä määrätään rajoittavista, suhteettomista ja protektionistisista toimenpiteistä.

Liikkuvuuspaketti I on ratkaisevan tärkeä asia Euroopan sisämarkkinoilla sekä maantieliikenteessä. Nyt meidän on entistäkin tärkeämpää ylläpitää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden talouksia sekä toimia johdonmukaisesti suhteessa EU:n muihin politiikkoihin.

## Belgian lausuma

Belgia on pannut merkille Euroopan parlamentin ja neuvoston 11. joulukuuta saavuttaman alustavan yhteisymmärryksen liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista.

Belgia on tyytyväinen rekka-autonkuljettajien työolojen huomattavaan parantumiseen erityisesti sen myötä, että kielletään viikoittaisen lepoajan pitäminen ajoneuvon ohjaamossa ja että kabotaasiliikenteeseen sovelletaan työntekijöiden lähettämistä. Tulevaisuudessa toimintaedellytysten pitäisi tasapuolistua sillä, että kevyet hyötyajoneuvot sisällytetään koko liikkuvuuspaketin soveltamisalaan, rekat palaavat kahdeksan viikon välein toimipaikkaansa ja uusien älykkäiden ajopiirtureiden käyttöönotolle asetetaan kunnianhimoinen aikataulu, mikä mahdollistaa nykyisten ja uusien sääntöjen paremman täytäntöönpanon.

Näin ollen Belgia pitää epä johdonmukaisena, että markkinoille pääsyä rajoitetaan edelleen määräämällä kabotaasiliikenteelle neljän päivän karenssiaika samalla, kun Euroopan unioni varmistaa ylöspäin tapahtuvan sosiaalisen lähentymisen.

Käsityksemme mukaan tällainen karenssiaika on sisämarkkinoiden hengen vastainen ja logistiikkaketjun tehokkuutta heikentävä kaupan este, koska kabotaasiliikenne mahdollistaa tyhjääajojen välttämisen.

Pahoittelemme myös pitkäaikaista lähettämistä koskevan ehdotuksen ottamista mukaan; tämä ei sisällynyt komission ehdotukseen eikä lainsäädäntövallan käyttäjien sopimukseen, eikä asiaa ole vielä arvioitu perusteellisesti.

Pakettiin sisältyvistä myönteisistä sosiaalisista elementeistä huolimatta Belgia pidättyy näin ollen hyväksymästä yhteisymmärrystä.

## Viron lausuma

Viro tukee täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten<sup>1</sup> tavoitteita, joiden tarkoituksena oli pohjustaa selkeitä tieliikennesääntöjä. Viro katsoo, että Euroopan unionin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoiden on oltava sisämarkkinoiden yleisten periaatteiden mukaiset, kilpailulle avoimet, tehokkaat ja ympäristöystävälliset. Viro katsoo, että lisävaatimukset eivät saa aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta yrityksille tai viranomaisille eivätkä olla ristiriidassa Euroopan unionin ilmastopolitiikan tavoitteiden kanssa.

Paketista käytyjen neuvottelujen aikana Viro omaksui rakentavan lähestymistavan, jonka mukaan se pyrki ottamaan huomioon ehdotukset, joilla parannettaisiin kuljettajien työoloja, torjuttaisiin laittomia markkinakäytäntöjä ja vähennettäisiin kielteisiä ympäristövaikutuksia, sekä kannattamaan tällaisia ehdotuksia. Neuvottelut kuitenkin johtivat yhteisymmärrykseen, joka asettaa virolaiset liikenteenharjoittajat epäedulliseen kilpailuasemaan erityisesti sen myötä, että maantiekuljetusyritykset velvoitetaan järjestämään ajoneuvojensa toiminta siten, että ne varmistavat ajoneuvojensa paluun alkuperäjäsenvaltioon kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähtemisestä ("ajoneuvon paluovelvoite").

---

<sup>1</sup> Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen; COM(2017)281;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

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 COM(2017)277;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta 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; COM(2017)278;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Tämä velvoite ei sisällynyt alkuperäiseen pakettiin. Siitä ei ole tehty sisällöllistä vaikutustenarviointia, mikä herättää huolta sen suhteesta paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen<sup>2</sup>.

Toiseksi se, että ajoneuvot palaavat alkuperäjäsenvaltioon, rajoittaa kyseisen jäsenvaltion maantiekuljetusyritysten maantieteellistä toiminta-aluetta eikä näin ollen vastaa liikkuvuuspaketin I tavoitetta, jonka mukaan on varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset.

Kolmanneksi, koska tämä velvoite lisää tyhjänäajoja ja hiilidioksidipäästöjä, Viro katsoo tämän vaatimuksen olevan ristiriidassa EU:n ilmastopoliittisten tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Se ei ole Eurooppa-neuvoston 12. joulukuuta 2019 antamien päätelmien<sup>3</sup> mukainen.

Viro katsoo lisäksi, että tämä vaatimus on suhteeton, koska sopimukseen sisältyy jo toimenpiteitä niin sanottujen postilaatikkoyhtiöiden torjumiseksi. Ajoneuvon paluovelvoite saattaa kannustaa tällaisia käytäntöjä ja lisäksi se kannustaa syrjäisten jäsenvaltioiden maantiekuljetusyrityksiä siirtämään toimipaikkansa muualle, mikä vähentää työpaikkoja ja verotuloja.

Koska toimenpide saattaa lisätä liikennemääriä, Viro on huolissaan sen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Näistä syistä Viro, joka korostaa vielä kerran tukevansa täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, pitää valitettavana ajoneuvon paluovelvoitteen lisäämistä yhteisymmärrykseen. Edellä esitetyn perusteella Viro äänestää kyseistä yhteisymmärrystä vastaan.

---

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä:  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

<sup>3</sup> I jakso, 5 kohta: *Kaikkien asiaankuuluvien EU:n säädösten ja politiikkojen on oltava johdonmukaisia ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, edistettävä sen saavuttamista ja tarjottava tasapuoliset toimintaedellytykset. /.../*  
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/FI/pdf>