



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 7. huhtikuuta 2020
(OR. en)

7234/20

Toimielinten välinen asia:
2017/0123(COD)

VOTE 13
INF 57
PUBLIC 20
CODEC 261

ILMOITUS

- Asia:
- Äänestystulos
 - EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen
= Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
= 7. huhtikuuta 2020 päättyneen kirjallisen menettelyn tulos

Edellä mainittua lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävää säädöstä koskevan äänestyksen tulos on tämän ilmoituksen liitteessä 1.

Viiteasiakirja

ST 5115/20 + ADD 1

hyväksytty Coreper I:ssä 30.4.2020

Lausumat ja/tai äänestys selitykset ovat tämän ilmoituksen liitteessä 2.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**
 Session:
 Configuration:
 Item: **2017/0123(COD)** (Document: 5115/20)
 Voting Rule: **qualified majority**
 Subject: **REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector**

Vote	Members	Population (%)
Yes	17	79,21%
No	9	18,23%
Abstain	1	2,56%
Not participating	0	
Total	27	

Sitting date: **07/04/2020**

Final result



Member State	Weighting	Vote	Member State	Weighting	Vote
BELGIQUE/BELGIË	2,56		LIETUVA	0,62	
БЪЛГАРИЯ	1,56		LUXEMBOURG	0,14	
Ceská republika	2,35		MAGYARORSZÁG	2,18	
DANMARK	1,30		MALTA	0,11	
DEUTSCHLAND	18,54		NEDERLAND	3,89	
EESTI	0,30		ÖSTERREICH	1,98	
ÉIRE/IRELAND	1,10		POLSKA	8,49	
ΕΛΛΑΔΑ	2,40		PORTUGAL	2,30	
ESPAÑA	10,49		ROMÂNIA	4,34	
FRANCE	14,98		SLOVENIJA	0,47	
HRVATSKA	0,91		SLOVENSKO	1,22	
ITALIA	13,65		SUOMI/FINLAND	1,23	
ΚΥΠΡΟΣ	0,20		SVERIGE	2,29	
LATVIJA	0,43		UNITED KINGDOM		

* When acting on a proposal from the Commission or the High Representative, qualified majority is reached if at least 55 % of members vote in favour (15 MS) accounting for at least 65% of the population

For information: <http://www.consilium.europa.eu/public-vote>

LAUSUMAT**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 kuorma-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, kuorma-autot 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 epäjohdonmukaisena, 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 sisältynyt komission ehdotukseen eikä lainsäädäntövallan käyttäjien sopimuksiin, eikä asiaa ole vielä arvioitu perusteellisesti.

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

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 kahdeksan viikon välein, 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 kuorma-autojen määrää Euroopan teillä ja näin ollen merkittävästi myös liikennealan hiilidioksidipäästöjä. Alan osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on jo nykyisellään noin neljännes.

Vaikka olemme pyrkineet tuomaan esiin näitä seikkoja ja huolimatta siitä, että tieteellinen tutkimusnäyttö osoittaa tällaisen velvoitteen lisäävän tyhjänäajoa ja hiilidioksidipäästöjä, tämän säännöksen odotettuja vaikutuksia ja järkipäisiä 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 kuorma-autojen 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 kuorma-autoliikennepalveluja 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.

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

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari vastustavat sitä, että toissijaisuus- ja suhteellisuuslauseke sisällytettiin automaattisesti kolmea liikkuvuuspakettiin I kuuluvaa säädöstä koskevaan poliittiseen yhteisymmärrykseen lingvistijuristien suorittaman tekstien teknisen viimeistelyn yhteydessä.

Toteamme, että toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteilla on ensisijainen merkitys EU:n toimivallan käytössä. Kyseisen lausekkeen lisääminen lainsäädäntöprosessin loppuvaiheessa ei kuitenkaan ole yleisesti ottaen hyvä käytäntö, ja liikkuvuuspaketin I tapauksessa sitä on erityisen vaikea hyväksyä, koska koko asiakokonaisuus on poliittisesti arkaluonteinen ja ehdotetut säännökset tulevat vaikuttamaan pitkään Euroopan maantieliikenteen alan toimintaan.

Valitettavasti se osoittaa myös, että nopea käsittely on vaikuttanut kielteisesti hyväksytyn lainsäädännön laatuun. Haluamme lisäksi korostaa, että eräistä poliittisen yhteisymmärryksen keskeisistä säännöksistä ei ole tehty vaikutustenarviointia. Tämän totesi myös komissio pysyvien edustajien komitean (Coreper I) kokouksessa 20. joulukuuta 2019 esittämässään lausumassa, jossa se vahvisti, että tietyt toimenpiteet eivät sisältyneet 31. toukokuuta 2017 esitettyihin komission ehdotuksiin eikä niistä ollut tehty vaikutustenarviointia.

Koska perusteellista analyysia ei ole tehty, on mahdotonta arvioida asianmukaisesti, ovatko kolmessa liikkuvuuspakettiin I kuuluvassa säädöksessä ehdotetut toimenpiteet suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

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

Bulgaria, Kypros, Unkari, Latvia, Liettua, Malta, Puola ja Romania, jotka toteavat, että koronaviruksen aiheuttama epidemia (covid-19) on levinnyt ennennäkemättömällä tavalla ja että se vaikuttaa jo nyt ja valitettavasti vaikuttaa jatkossakin syvästi maantieliikenteen alaan, kehottavat keskeyttämään liikkuvuuspaketin I käsittelyn, kunnes pandemia on ohi. Siksi äänestämme ehdotuksen kirjallisella menettelyllä hyväksymistä vastaan näinä vaikeina aikoina.

On odotettavissa, että useimmat yritykset keskeyttävät tai lopettavat toimintansa, jolloin kuljetuspalveluja on tarjolla huomattavasti vähemmän. Tämä puolestaan vähentää merkittävästi tavaratoimituksia ja haittaa siten EU-kansalaisia ja talouden jouhevaa toimintaa.

Kun otetaan huomioon se, että maantieliikenteellä on olennainen rooli covid-19-epidemian jälkeisissä elvytysponnisteluissa ja että maantieliikenteen ala on kärsinyt suuria tappioita epidemian käsittelyssä toteutettujen toimien aikana, ala ja EU:n talous eivät kestä liikkuvuuspaketti I:n aiheuttamaa tarpeetonta sääntelystä johtuvaa häiriötilaa. Tässä yhteydessä on muistettava, että valtaosa Euroopan unionin maantiekuljetusyrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka ovat erityisen haavoittuvassa asemassa.

Vallitsevissa olosuhteissa liikkuvuuspaketti I:n hyväksyminen nykymuodossaan ei ole kohtuullista eikä perusteltua. Haluamme korostaa, että koronaviruskriisin jälkeen EU:n taloudellinen toimintaympäristö on täysin erilainen. Katsommekin, että maantieliikenteen alalla tarvitaan uusia ratkaisuja, joilla uusia realiteetteja käsitellään.

Kun otetaan huomioon edellä kuvattu tilanne, olemme vakuuttuneita siitä, että liikkuvuuspaketin I ratkaisuja on muokattava, jotta niissä otettaisiin huomioon talouden uudet realiteetit. Siksi ehdotamme, että asiakokonaisuuden käsittely keskeytetään, kunnes pandemia on ohi.

Viron lausuma

Viro tukee täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten¹ 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 paluuvelvoite").

Tämä velvoite ei sisältynyt alkuperäiseen pakettiin. Siitä ei ole tehty sisällöllistä vaikutustenarviointia, mikä herättää huolta sen suhteesta paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen².

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.

¹ Asiak. 9668/17 – COM(2017) 281 final; 9670/17 – COM(2017) 277 final; 9671/17 – COM(2017) 278 final.

² 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>

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 päätelmien³ 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.

Unkarin lausuma

Unkari toistaa olevansa erittäin huolestunut ensimmäisen liikkuvuuspaketin eri osien haitallisista, markkinoita vääristävistä ja kielteisistä ilmastoa koskevista vaikutuksista ja ilmaisee vakavan tyytymättömyytensä asianmukaisten ja kattavien vaikutustenarviointien puuttumiseen, mikä on ristiriidassa ensimmäisen liikkuvuuspaketin alkuperäisten tavoitteiden kanssa.

³ 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>

Unkari on aina osoittanut olevansa valmis torjumaan petoksia, väärinkäytöksiä ja epäreiluja käytäntöjä sekä puuttumaan maantieliikenteen alan kuljettajien sosiaalisiin oloihin. Samalla kun näihin kysymyksiin puututaan, olisi vältettävä hajanaisuutta, protektionismia ja liiallisen hallinnollisen rasituksen aiheuttamista eurooppalaisille kuljetusyrityksille, jotka toimivat sääntöjenmukaisesti maantieliikenteen sisämarkkinoilla. Katsomme, että sisämarkkinoiden tehokkaan toiminnan turvaaminen ei ole neuvottelukysymys, koska se luo uusia työpaikkoja ja lisää kilpailukykyä Euroopassa aikana, jolloin globaalit taloudelliset jännitteet lisääntyvät.

Sen vuoksi tällä paketilla olisi pitänyt varmistaa, että EU:n tuleva oikeudellinen kehys mahdollistaa kilpailuetujen täysimääräisen hyödyntämisen siten, että samalla turvataan tasapuolinen kilpailu ja kuljettajien työolojen riittävä taso. Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei kuitenkaan saavuteta tällaista tasapainoa, vaan siinä suositaan ainoastaan yhtä lähestymistapaa, joka perustuu kansalliseen protektionismiin ja sääntöihin, joiden täytäntöönpano alalla on mahdotonta.

Olemme erityisesti vakuuttuneita siitä, että maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityissäännöt (erityissäännös) rajoittavat perusteettomasti perusvapauksia ja vääristävät näin ollen tasapuolisia toimintaedellytyksiä EU:ssa. Toteamme, että lopullinen yhteisymmärrys osoittaa oikeiksi epäilyksemme, jotka koskivat maantieliikennekysymyksen erottamista työntekijöiden lähettämisestä annetun direktiivin muuttamisesta [direktiivi (EU) 2018/957]. Etenkään käyttöön otettava kuljettajien lähettämistä koskeva jakomalli ei sisältynyt komission ehdotukseen, eikä siitä näin ollen tehty vaikutustenarviointia.

Toiseksi pidämme erittäin ongelmallisena, että ehdottomassa kiellossa pitää viikoittaista lepoaikaa matkustamossa ei oteta huomioon sitä, että EU:ssa ei ole riittävästi asianmukaisia lepoalueita, joissa kuljettajilla olisi sopivia majoituspaikkoja. Tällainen kieltö olisi näin ollen EU:n säännös, jota on mahdotonta panna täytäntöön, mikä asettaa kyseenlaiseksi sen laillisuuden.

Kolmanneksi ilmastotavoitteidemme osalta ajoneuvoille asetettu velvollisuus palata sijoittautumisjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen toimenpide hyväksytään, se lisää rekkojen tyhjänäajoa Euroopan teillä ja sitä kautta maantieliikenteestä peräisin olevia hiilidioksidipäästöjä.

Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei myöskään ole otettu asianmukaisesti huomioon riskiä, että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat saattavat saada epäoikeudenmukaista kilpailuetua. Lisäksi kalliiden ajopiirtureiden korvaamispakko tuo kilpailuetua kolmansien maiden liikenteenharjoittajille, koska AETR-sopimuksen piiriin kuuluvien yritysten ajoneuvoihin asennettavien älykkäiden ajopiirtureiden asentamisajankohta on epävarma.

Euroopan maatielikenteen ala on Euroopan talouden keskeinen osa, ja sen nykyaikaistaminen on välttämätöntä sekä sosiaalisista syistä että kilpailukyvyn vuoksi. Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa, ellei sisämarkkinoiden saavutusten ja toiminnan turvaamista oteta täysin huomioon ja toimita vastuullisesti kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.
