



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 15. huhtikuuta 2020  
(OR. en)

7347/20

---

**Toimielinten väliset asiat:**

2017/0121 (COD)

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

---

TRANS 156  
SOC 210  
EMPL 164  
MI 114  
COMPET 153  
CODEC 283

**SAATE**

---

Lähettiläjä: Euroopan komission pääsihteerin puolesta  
Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja

Saapunut: 15. huhtikuuta 2020

Vastaanottaja: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin

---

Kom:n asiak. nro: COM(2020) 151 final

---

Asia: KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti neuvoston kannoista asetuksen antamiseksi asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen, asetuksen antamiseksi 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 sekä direktiivin antamiseksi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 151 final.

---

Liite: COM(2020) 151 final



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 15.4.2020  
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

**KOMISSION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti**

**neuvoston kannoista**

**asetuksen antamiseksi asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen, asetuksen antamiseksi 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 sekä direktiivin antamiseksi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti  
neuvoston kannoista**

**asetuksen antamiseksi asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen, asetuksen antamiseksi 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 sekä direktiivin antamiseksi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**1. TAUSTA**

Komissio hyväksyi 31. toukokuuta 2017 osana EU:n liikkuvuuspakettia ”Eurooppa liikkeellä” kolme lainsäädäntöehdotusta sisältävän paketin, jossa käsitellään EU:n maantieliikenteen sosiaalisia ja sisämarkkinanäkökohtia.

Kyseiset kolme lainsäädäntöehdotusta ovat seuraavat:

- (1) Ehdotus pääsystä maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen annetun asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja pääsystä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille annetun asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta.
- (2) Ehdotus maantieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja ajopiirtureista annetun asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta.
- (3) Ehdotus 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 (Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä).

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle:

(asiakirjat COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD), COM(2017)

278 final – 2017/0121 (COD) ja COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)

1.6.2017

Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa: 18.1.2018

Päivä, jona alueiden komitea on antanut lausuntonsa: 1.2.2018

Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa: 4.4.2019

Päivä, jona neuvoston kanta on vahvistettu: 7.4.2020

## 2. KOMISSION EHDOTUKSEN TAVOITE

Komission ehdotusten yleisenä tavoitteena on parantaa maantielikenteen työntekijöiden työoloja ja sosiaalisia olosuhteita ja samalla varmistaa liikenteenharjoittajille entistä tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet.

Ammattiin ja markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen tarkistamista koskevan komission ehdotuksen päätavoitteena on selkeyttää ja yksinkertaistaa näitä sääntöjä, torjua postilaatikkoyrityksiä ja säilyttää pitkälti markkinoiden nykyinen avautumisaste.

Ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskevien sääntöjen tarkistamista koskevan ehdotuksen tarkoituksena on selkeyttää tiettyjä säännöksiä ja mukauttaa joitakin sääntöjä alan muuttuviin tarpeisiin sekä tehostaa maantielikenteen sosiaalilainsäädännön älykästä valvontaa.

Valvontaa koskevan direktiivin tarkistamista ja tielikenteen työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevien erityisten sääntöjen tarkistamista koskevan komission ehdotuksen tavoitteina puolestaan on varmistaa työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen oikeasuhteinen ja tarkoituksenmukainen soveltaminen, parantaa täytäntöönpanon valvontaa sekä tehostaa jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja sen rakennetta.

## 3. NEUVOSTON KANTAA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Ensimmäisessä käsittelyssä 7. huhtikuuta 2020 hyväksytyssä neuvoston kannassa kannatetaan komission ehdotusten päätavoitteita parantaa maantielikenteen työntekijöiden työoloja ja sosiaalisia olosuhteita ja samalla varmistaa entistä tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet liikenteenharjoittajille.

Neuvoston kanta on merkittävä edistysaskel verrattuna maantielikennettä koskeviin EU:n nykyisiin sosiaali- ja sisämarkkinasääntöihin useista eri syistä:

- *Viikoittaisten lepoaikojen järjestäminen*

Komissio ehdotti viikoittaista lepoaikkaa koskevien vaatimusten mukauttamista alan todelliseen käytäntöön sallimalla lisää joustavuutta viikoittaista lepoaikkaa koskeviin järjestelyihin siten, että kuljettajat voivat pitää kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikkaa neljän viikon aikana. Neuvoston kannassa pidetään kiinni komission ehdotuksen tavoitteesta ja rajoitetaan tämä mahdollisuus kansainvälisessä tavaraliikenteessä toimiviin kuljettajiin tietyin edellytyksin eli siten, että kaksi peräkkäistä lyhennettyä lepoaikkaa on pidettävä sijoittautumisjäsenvaltion ulkopuolella, peräkkäiset lyhennetyt lepoajat on korvattava ennen seuraavaa säännöllistä lepoaikkaa ja kuljettajan on palattava kotiin kolmen viikon välein. Nämä

edellytykset vastaavat komission tavoitetta parantaa pitkän matkan tavaraliikenteen joustavuutta ja samalla varmistaa, että kuljettajat palaavat pitkäksi lepoajaksi säännöllisesti kotiin. Henkilöliikenteen osalta komissio aikoo jatkaa ajo- ja lepoaikojen järjestämistä koskevia tutkimuksiaan arvioidakseen erityisten sääntöjen tarpeellisuutta.

- *Kuljettajan säännöllinen pauhu*

Komissio ehdotti, että kuljetusyrietykset velvoitettaisiin järjestämään kuljettajien työ siten, että he voivat palata kotiin viikoittaista lepoaikaa varten vähintään joka kolmas peräkkäinen viikko. Tarkoituksena oli estää tilanne, jossa kuljettajat työskentelevät ulkomailla pitkiä jaksoja ilman mahdollisuutta palata kotiin perheidensä luokse. Neuvoston kannassa pidetään kiinni komission ehdotuksen tavoitteesta. Siinä täsmennetään, että kuljettajien olisi palattava kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen tai kuljettajan asuinpaikkaan kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla. Johdanto-osan kappaleessa selvennetään, että ”kuljettajat voivat vapaasti valita missä he viettävät lepoaikansa”. Aikaa on vähennetty kolmeen viikkoon, jos kuljettaja on pitänyt kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa. Neuvoston kanta ei mene yhtä pitkälle kuin komission ehdotus. Komissio myöntää kuitenkin, että neuvoston kanta perustuu samaan tavoitteeseen, erityisesti kansainvälisten kuljettajien osalta, jotka yleensä pitävät kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa ja palaavat sen jälkeen kotiin kolmannen viikon lopussa.

- *Kielto viettää säännöllinen viikoittainen lepoaika ajoneuvon hytissä ja turvalliset ja valvotut pysäköintialueet*

Komissio ehdotti, että Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti selvennettäisiin, että kuljettajat eivät voi pitää säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa ajoneuvossa ja että työnantajan on tarjottava kuljettajalle asianmukainen majoitus, jossa on asianmukaiset nukkumis- ja hygieniatilat, jos kuljettajat eivät pysty pitämään viikoittaisia lepoaikojaan itse valitsemassaan yksityisessä paikassa. Tarkoituksena oli parantaa kuljettajien työoloja ja varmistaa, että heillä on hyvät lepo-olosuhteet. Neuvoston kannassa pidetään kiinni komission ehdotuksesta ja kielletään säännölliset viikoittaiset lepoajat ajoneuvossa. Neuvosto menee komission ehdotusta pidemmälle ja antaa komission tehtäväksi laatia yksityiskohtaiset säännökset turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista eli niiden palvelutasosta ja sertifiointimenettelystä. Neuvoston kanta vastaa täysin komission tavoitetta taata kuljettajille asianmukaiset lepo-olosuhteet ja on siltä osin jopa kunnianhimoisempi.

- *Lähtämistä koskevien sääntöjen soveltaminen maantieliikenteeseen*

Komissio ehdotti maantieliikenteen työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamista koskevien erityisten kriteerien käyttöönottoa, joissa otetaan huomioon alan erittäin liikkuva luonne ja joilla taataan, että pitkiä aikoja ulkomailla työskentelevät kuljettajat saavat oikeudenmukaisen korvauksen. Komissio ehdotti, että vähimmäispalkasta ja vähimmäislomasta annettuja työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ei sovellettaisi kansainvälisissä kuljetuksissa, joiden kesto on enintään kolme päivää kalenterikuukaudessa, mutta niitä sovellettaisiin edelleen kabotaasiliikenteeseen. Neuvoston kannassa pidetään kiinni maantieliikenteen alakohtaisista työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä, minkä lisäksi siinä ehdotetaan uutta toimintaperusteista järjestelmää vaihtoehtona komission ehdottamalle aikaperusteiselle järjestelmälle. Kahdenväliset kuljetukset, joihin liittyy

liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion osallistumista, on vapautettu täysin lähettämistä koskevista säännöistä, mutta rajat ylittäviin kuljetuksiin ja kabotaasiliikenteeseen, joihin ei liity liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion osallistumista, lähettämistä koskevia sääntöjä sovelletaan kokonaisuudessaan.

Kahdenvälisiin kuljetuksiin liittyvät lisätoimet on myös vapautettu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta. Tavaraliikenteen osalta kuljettaja saa suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälisiä kuljetusta, jonka aikana ei toteutettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, lisätoimia koskeva vapautus laajennetaan koskemaan enintään kahta muuta kuormaamista ja/tai purkamista.

Henkilöliikenteen osalta kahdenvälisiä kuljetuksia suorittava kuljettaja saa ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen, että kuljettaja ei tarjoa henkilöliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Kahdenvälisiin kuljetuksiin liittyvien lisätoimien vapautuksia lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta sovelletaan päivästä, jona kuljettajien on kirjattava rajanylitystä koskevat tiedot manuaalisesti ajopiirtureihin. Niitä sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, jona ajoneuvoihin on asennettava sellaiset älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta.

Neuvoston kannassa selvennetään lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisen osalta lisäksi, että muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneita kuljetusyrityksiä ei saa kohdella suotuisammin kuin johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneita yrityksiä, myöskään silloin, kun yritykset suorittavat kuljetuksia kahden- tai monenvälisten sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn unionin markkinoille.

Lopuksi neuvoston kannassa selvennetään lähettämistä koskevassa tarkistetussa direktiivissä (direktiivi (EU) 2018/957) käyttöön otetun pitkäaikaisen lähettämisen käsitteen soveltamista kansainvälisiin maantiekuljetuksiin siten, että yhdessä jäsenvaltiossa vietettyjä lähettämiskausia ei saa laskea yhteen jossakin toisessa jäsenvaltiossa vietettyjen lähettämiskausien kanssa.

Komission ehdotuksen tavoin neuvoston kanta perustuu tavoitteeseen, jonka mukaan kuljettajille, joilla on elinkustannuksia muissa jäsenvaltioissa kuin asuinjäsenvaltiossa, maksetaan näiden kustannusten mukainen korvaus, jolloin asianmukainen elintaso on mahdollinen. Neuvoston kannassa olevat selvennykset, jotka koskevat pitkäaikaista lähettämistä sekä työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamista kolmansiin maihin, ovat tarpeen ja tervetulleita, jotta jäsenvaltiot eivät olisi epävarmoja siitä, miten lähettämistä koskevia sääntöjä sovelletaan. Komissio ehdotti myös erityisiä hallinnollisia vaatimuksia työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamiseksi maantieliikenteessä, jotta liikenteenharjoittajille ei aiheutuisi ylimääräistä hallinnollista taakkaa. Neuvoston kannassa pidetään kiinni komission ehdotuksesta ja säädetään, että kansallisten viranomaisten välinen tietojenvaihto ja lähettämistä koskevien liikenteenharjoittajien ilmoitusten toimittaminen toteutetaan tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) avulla. Tietojenvaihtojärjestelmän käyttö vähentää entisestään sekä viranomaisten että yritysten hallinnollista taakkaa ja edistää siten liikkuvuuspaketin yleistä tavoitetta.

- *Uuden ajopiirturiteknologian käyttöönotto*

Komissio ei ehdottanut ajopiirturiasetuksen muuttamista. Neuvosto katsoi kuitenkin tarpeelliseksi ottaa käyttöön uuden sukupolven ”älykkäät” ajopiirturit, jotta rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät ajoneuvot voidaan paikantaa tarkemmin, mikä helpottaa sosiaali- ja sisämarkkinasääntöjen noudattamisen valvontaa. Neuvoston kannassa esitetään aikataulu tämän uuden teknologian käyttöönotolle uusissa ajoneuvoissa (kaksi vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä) ja nykyisessä ajoneuvokannassa (kolme vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä kaikkien sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu muulla kuin version 1 älykkäällä ajopiirturilla; neljä vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä kaikkien sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu version 1 älykkäällä ajopiirturilla). Neuvoston kanta vastaa täysin liikkuvuuspaketin keskeistä tavoitetta eli uusien sosiaali- ja sisämarkkinasääntöjen tehokkaan ja vaikuttavan täytäntöönpanon valvonnan mahdollistamista.

- *Ammattiin pääsyä sekä ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen soveltaminen kevyisiin hyötyajoneuvoihin*

Komissio ehdotti, että jotkin kuljetusajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevat säännöt laajennettaisiin koskemaan kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviä yrityksiä, jotta kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien osalta voitaisiin ryhtyä soveltamaan ammattimaisuuden vähimmäistasoa, ja siten lähentää liikenteenharjoittajien välisiä kilpailuedellytyksiä. Kyseisiin liikenteenharjoittajiin sovellettaisiin pysyvää ja tosiasiallista toimipaikkaa koskevaa perustetta sekä asianmukaista vakavaraisuutta koskevaa kriteeriä. Neuvoston kannassa pidetään kiinni kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien sisällyttämisestä maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen soveltamisalaan, mutta niin, että heihin sovelletaan kaikkia sääntöjä. Näitä sääntöjä sovelletaan kuitenkin ainoastaan liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kansainvälistä kuljetustoimintaa toisen lukuun ja käyttävät ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 2,5 tonnia. Lisäksi neuvoston kannassa ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskevat säännöt laajennetaan koskemaan näitä liikenteenharjoittajia. Neuvoston kanta vastaa komission ehdotuksen tavoitetta ryhtyä soveltamaan kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviin liikenteenharjoittajiin ammattimaisuuden vähimmäistasoa ja luoda tasapuoliset toimintaedellytykset kyseisten liikenteenharjoittajien ja raskaita tavarankuljetusajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien välille. Ajo- ja lepoaikoja ja ajopiirtureita koskevien sääntöjä soveltaminen neuvoston kannan mukaisesti näihin liikenteenharjoittajiin voidaan hyväksyä, koska se lisää entisestään tämäntyyppisten kansainvälisessä kuljetustoiminnassa toisen lukuun käytettävien ajoneuvojen maantieturvallisuutta.

- *Kabotaasisäännöt*

Komissio ehdotti kabotaasisääntöjen tarkistamista sallimalla rajoittamattoman määrän kuljetuksia viiden päivän kuluessa vastaanottavaan jäsenvaltioon saapuvien kansainvälisten kuljetusten purkamisesta. Ajatuksena oli korvata tällä säännöllä nykyinen sääntö, jonka mukaan sallitaan kolme kuljetusta seitsemän päivän kuluessa. Tarkoituksena oli helpottaa täytäntöönpanon valvontaa ja samalla säilyttää kuitenkin pitkälti markkinoiden nykyinen avautumisaste. Neuvoston kannassa säilytetään nykyiset kabotaasirajoitukset (kolme kuljetusta seitsemässä päivässä) ja otetaan käyttöön neljän päivän karenssi-aika, jonka aikana liikenteenharjoittajat eivät saa

harjoittaa enempää kabotaasitoimintaa samassa jäsenvaltiossa. Neuvosto ei noudata komission ehdottamaa lähestymistapaa, jonka pääasiallisena tarkoituksena oli helpottaa valvontaa. Valvonnan kannalta nykyisen kabotaasimallin säilyttäminen on haastavampaa, mutta komissio uskoo, että neuvoston kantaan sisältyvien uuden sukupolven ”älykkäiden” ajopiirtureiden ansiosta liikenteenharjoittajien kuljetustyyppin ja kuljetusten määrän tunnistaminen helpottuu. Tämän pitäisi parantaa kabotaasisääntöjen täytäntöönpanokelpoisuutta verrattuna nykytilanteeseen. Komissio voi hyväksyä ajatuksen siitä, että karenssiajalla ratkaistaan ”järjestelmällisen kabotaasin” käyttö eli se, että liikenteenharjoittajat toistavat useita peräkkäisiä kabotaasijaksoja samassa jäsenvaltiossa poistumalla kyseisestä jäsenvaltiosta ja palaamalla sinne ja rikkovat näin asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 säädetyt ja muutetussa tekstissä säilytetyt rajoituksia.

- *Kuljettajiin liittyvät sijoittautumiskriteerit (Rooma I)*

Komissio ei ehdottanut mitään uutta työntekijöiden palkkaamiseen liittyvää vaatimusta pääsyssä maantieliikenteen harjoittajan ammattiin sovellettavan pysyvän ja tosiasiallisen toimipaikan perusteen yhteydessä. Neuvoston kantaan sisältyy uusi sijoittautumiskriteeri, jossa edellytetään, että liikenteenharjoittajilla on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava jatkuvasti ja säännöllisesti käytettävissään kuljettajia, joilla on pysyvä asemapaikka kyseisen jäsenvaltion toimipisteessä ja joiden määrä on mitoitettu harjoitetun liikenteen määrän mukaan. Neuvoston kannan tarkoituksena on parantaa oletetulla vakaalla ja tosiasiallisella toimipaikalla pidettävän henkilöstön riittävyyttä. Siinä jätetään riittävästi liikkumavaraa niin, ettei tarpeettomasti rajoiteta liikenteenharjoittajien vapautta palkata henkilöstöä.

- *Täytäntöönpanon määräajat / soveltamispäivät*

Komissio ei ehdottanut täsmällisiä päivämääriä uusien sääntöjen soveltamiselle. Neuvoston kannassa todetaan, että asetusta, jolla muutetaan asetuksia (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009, ryhdytään soveltamaan 18 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta. Asetusta (EY) N:o 1071/2009 kokonaisuudessaan ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 vaatimusta yhteisön liikenneluvasta sovelletaan kuitenkin liikenteenharjoittajiin, jotka käyttävät yli 2,5 tonnin painoisia kevyitä hyötyajoneuvoja kansainvälisessä liikenteessä, vasta 21 kuukauden kuluttua muutosasetuksen voimaantulopäivästä. Jäsenvaltioiden on saatettava tarkistettu valvontadirektiivi (direktiivi 2006/22/EY) ja työntekijöiden lähettämistä koskeva erityisäännös (lex specialis) osaksi kansallista lainsäädäntöään 18 kuukauden kuluessa säädöksen voimaantulosta. Tarkistettuja asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 sovelletaan heti voimaantulon jälkeen. Ne sisältävät siirtymäsäännöksiä sekä älykkään ajopiirturin täytäntöönpanoa koskevien säännösten että kevyitä hyötyajoneuvoja koskevien sääntöjen soveltamisen osalta (joita sovelletaan 1. heinäkuuta 2026 alkaen). Jäsenvaltiot, liikenteenharjoittajat ja komissio tarvitsevat huomattavasti aikaa uusiin sääntöihin sopeutumiseksi. Varsinkin sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän kehittäminen lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamista varten, kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviä liikenteenharjoittajia koskevat uudet koulutus- ja koevaatimukset sekä uuden ajopiirturiteknologian edellyttämä tekninen kehitys vaativat riittävästi täytäntöönpanoaikaa. Neuvoston kanta voidaan näin ollen hyväksyä tältä osin.

Komissio suhtautuu kuitenkin varauksella kahteen neuvoston kantaan sisältyvään toimenpiteeseen eli kuorma-autojen veloitteeseen palata säännöllisesti liikenteenharjoittajien sijoittautumisjäsenvaltioon ja jäsenvaltioiden mahdollisuuteen soveltaa kabotaasirajoituksia

yhdistettyjen kuljetusten kansallisiin maantieosuuksiin. Komissio antoi tästä syystä seuraavan lausuman Euroopan parlamentin ja neuvoston 12. joulukuuta 2019 saavuttamasta poliittisesta yhteisymmärryksestä:

”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 sisällyneet 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.”

Koska kyseiset kaksi toimenpidettä ovat osa neuvoston kantaa, komissio vahvistaa lausumassa esitetyn kannan.

#### **4. PÄÄTELMÄT**

Komissio katsoo, että neuvoston kannan joistakin puutteista huolimatta edellä esitetyt uudet ja selkeämmät säännökset parantavat työoloja, sosiaalisia olosuhteita ja reilua kilpailua sekä lisäävät oikeusvarmuutta tieliikenteen alalla. Uudet säännökset muodostavat myös vankan perustan maantieliikennesääntöjen täytäntöönpanon valvonnalle tulevaisuudessa.

Komissio hyväksyy kompromissin hengessä neuvoston kannan, jotta Euroopan parlamentti voi hyväksyä lopullisen tekstin toisessa käsittelyssä. Komissio katsookin, että sosiaalisia ja sisämarkkinanäkökohtia koskevien ehdotusten hyväksyminen toisi huomattavia etuja maantieliikennealalle. Komissio pitää kuitenkin voimassa varaumansa, jotka koskevat kyseistä kahta neuvoston kantaan sisältyvää toimenpidettä.