



Bryssel, 20. toukokuuta 2019
(OR. en)

9447/19

Toimielinten välinen asia:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	9140/19
Kom:n asiak. nro:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta – Tilanneselvitys

I JOHDANTO

- Komissio esitti toukokuussa 2017 ehdotuksensa ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Tämä ehdotus, joka on osa ensimmäistä liikkuvuuspakettia, liittyy oikeutta ammatinharjoittamiseen ja tavaraliikenteen markkinoille pääsyä (asetukset 1071/2009 ja 1072/2009) koskevien sääntöjen muutosehdotukseen.
- Direktiivissä 2006/1/EY kodifoidaan aiemmat säännöt ja säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämiselle maanteiden tavaraliikenteessä jäsenvaltioiden välillä sekä oman jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten osalta.

Direktiivi kuitenkin

- sallii jäsenvaltion rajoittaa alueelleen sijoittautuneiden yritysten vuokraamien ajoneuvojen käytön vain jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin, minkä lisäksi voidaan kieltää omaan lukuun tapahtuvissa kuljetuksissa sellaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttö, joiden kokonaispaino on yli kuusi tonnia;
 - rajoittuu toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten osalta kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen vuokraamiseen jäsenvaltioiden välistä liikennettä varten.
3. Komissio ehdottaa direktiivin 2006/1/EY muuttamista lähinnä nykyisten rajoitusten poistamiseksi sekä sellaisen selkeän ja yhtenäisen sääntelykehyksen luomiseksi, joka mahdollistaa koko EU:n liikenteenharjoittajille yhtäläisen pääsyn vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

4. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta nimitti esittelijäksi Cláudia Monteiro de Aguiarin (EPP, PT). Liikenne- ja matkailuvaliokunta äänesti hänen mietinnöstään 24. toukokuuta 2018. Euroopan parlamentti hyväksyi ehdotukseen 15 tarkistusta ensimmäisessä käsittelyssään 15. tammikuuta 2019¹.
5. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 6. joulukuuta 2017 ja alueiden komitea omansa 1. helmikuuta 2018.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

6. Komissio esitteli ehdotuksensa ja vaikutustenarvioinnin maaliikennetyöryhmälle 1. ja 21. kesäkuuta 2017. Työryhmä kokoontui Viron puheenjohtajakaudella 7. heinäkuuta, 11. lokakuuta ja 6. marraskuuta 2017 sekä Bulgarian puheenjohtajakaudella 26. helmikuuta, 20. maaliskuuta ja 24. huhtikuuta 2018 arvioimaan ehdotusta yksityiskohtaisesti ja keskustelemaan puheenjohtajavaltion kompromisseista. Ensimmäinen yritys päästä yleisnäkemykseen TTE-neuvoston istunnossa 7. kesäkuuta 2018 ei onnistunut.

¹ Ks. asiakirja 5386/19.

7. Maaliikennetyöryhmä käsitteli ehdotusta uudelleen Romanian puheenjohtajakaudella 14., 21. ja 28. tammikuuta, 4. huhtikuuta ja 2. toukokuuta 2019. Tällöin keskusteltiin puheenjohtajavaltion kompromissista². Useimmat valtuuskunnat totesivat yleisesti, että ehdotuksen suhteen on edistytty hyvin. Jotkut korostivat, että yleisnäkemyksen muodostaminen mahdollistaisi tämän asian käsittelyn samaan aikaan ensimmäiseen liikkuvuuspakettiin kuuluvien muiden ehdotusten kanssa, kunhan neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa aloitetaan. Kaksi valtuuskuntaa piti voimassa ehdotusta koskevan kielteisen arvionsa. Komissio piti voimassa neuvottelun tulosta koskevan yleisvaraumansa.
8. Vaikka monet valtuuskunnat olivat edelleen huolissaan ehdotuksen vaikutuksista ajoneuvoverotuloihin, suurin osa niistä myönsi, että puheenjohtajavaltion kompromissi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden rajoittaa tätä riskiä suurelta osin (1 artiklan 2 kohta – direktiivin 3 artiklan korvaaminen – johdanto-osan 3 ja 4 kappale). Yksi valtuuskunta katsoi, että ajoneuvojen rekisteröintiä koskevia kansallisia sääntöjä saatetaan heikentää lisäämällä vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä koskevaa vapautta. Erään toisen valtuuskunnan on vielä jatkettava ehdotuksen tarkastelua äskettäin hyväksytyt kansalliset lait huomioon ottaen.
9. Kun on kyse toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten vuokraamien ajoneuvojen rajatylittävästä käytöstä (1 artiklan 1 kohta – direktiivin 2 artiklan muuttaminen – johdanto-osan 4 a kappale), useimmat valtuuskunnat voisivat hyväksyä laajemman joustavuuden. Monet valtuuskunnat korostivat, että tässä tapauksessa on tärkeää toteuttaa tehokkaita valvontatoimia erityisesti kabotaasitoiminnan osalta. Tässä suhteessa ERRU-järjestelmän³ käyttö (1 artiklan 2 a kohta – uuden 3 a artiklan lisääminen direktiiviin – johdanto-osan 5 b ja 5 c kappale) oli useimpien valtuuskuntien mielestä kohtuullista, vaikka jotkut niistä pitivät sitä liian työläänä tai eivät pitäneet sitä riittävän tehokkaana. Useat valtuuskunnat korostivat, että ERRU-järjestelmään on tarkoitus saada kattavampi päivitys sen jälkeen, kun liikkuvuuspaketin I yhteydessä asetukseen (EY) N:o 1071/2009 tehdyt muutokset hyväksytään. Ne vaativat myös koordinoimaan kyseisten päivitysten ajoituksen.

² Viimeisin versio on asiakirjassa 9140/19.

³ Maantiekuljetusyritysten eurooppalainen rekisteri eli järjestelmä, jolla varmistetaan kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittäminen asetuksen (EU) N:o 1071/2009 16 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti.

10. Pysyvien edustajien komitea keskusteli kompromissista 15. toukokuuta 2019. Monet valtuuskunnat ilmoittivat tukevansa kompromissia huolimatta tietyistä jäljellä olevista riskeistä, jotka liittyvät esimerkiksi verotuloihin ja muissa jäsenvaltioissa suoritettujen maantiekuljetusten valvontaan. Toisaalta huomattava osa valtuuskunnista suhtautui epäilevästi siihen, että yleisnäkemyks saataisiin muodostettua jo kesäkuussa 2019. Eräät valtuuskunnat esittivät kielteisen tarkasteluvarauksen, joka koski verotuloja koskevan komission arviointivelvollisuuden laajuutta (1 artiklan 3 kohta – direktiivin uusi 5 a artikla). Puheenjohtajavaltio totesi kokouksen jälkeen, että tilanneselvitys olisi asianmukaisin perusta neuvostossa käytäviä keskusteluja varten.

IV PÄÄTELMÄT

11. Puheenjohtajavaltio katsoo, että hyvän edistymisen ansiosta jäsenvaltioiden huolenaiheita on voitu edelleen vähentää ja samalla säilyttää komission keskeisten tavoitteiden ydin.
- a) Tahattomien sivuvaikutusten välttämiseksi jäsenvaltiot voivat rajoittaa omien yritystensä mahdollisuutta vuokrata muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjä ajoneuvoja 30 päivään kalenterivuodessa ja 25 prosenttiin ajoneuvokannasta. Tämän lyhyen vähimmäisajan ansiosta pitäisi olla mahdollista suojata ajoneuvojen rekisteröintiä koskevat kansalliset säännöt ja välttää veropohjan rapautuminen. Toinen suojatoimi on mahdollisuus rajoittaa kevyiden hyötyajoneuvojen vuokrausta omaan lukuun. Jotta verotuloihin kohdistuvaa vaikutusta voitaisiin seurata kattavasti, komission arviointikertomuksessa voitaisiin käsitellä myös tätä näkökohtaa.
- b) Sen varmistamiseksi, että toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset eivät käytä väärin ajoneuvojen vuokrausta markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen kiertämiseen, ajoneuvoissa on oltava yhteisön liikennelupa, kun sitä edellytetään asetuksessa (EY) N:o 1072/2009. Jäsenvaltioilla on myös oltava pääsy maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien autokannassa olevia vuokrattuja ajoneuvoja koskeviin tietoihin kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevan EU:n rajapinnan eli ERRU-järjestelmän kautta. Ottaen huomioon, että ERRU-järjestelmää uudistetaan asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 (16 artikla)⁴, kompromissiin sisältyy velvoite lisätä vuokrattujen ajoneuvojen rekisterinumerotiedot kansalliseen rekisteriin.

⁴ Ks. yleisnäkemyks asetusta (EU) N:o 1071/2009 koskevasta ehdotuksesta, asiakirja 15084/18, s. 16.

12. Puheenjohtajavaltio panee merkille, että monet valtuuskunnat ovat korostaneet yhteyttä ensimmäisen liikkuvuuspaketin tärkeimpiin asiakokonaisuuksiin. Tämä yhteys on kaksitahoinen. Se on ensinnäkin tekninen, sillä jäsenvaltioiden tietojenvaihtoa on tehostettava seurannan ja valvonnan parantamiseksi. Toiseksi on käytävä yleinen poliittinen keskustelu markkinoille pääsystä ja sitä koskevista rajoituksista. Euroopan parlamentti on hyväksynyt ensimmäisen käsittelyn kantansa kaikista asianomaisista ehdotuksista. Neuvosto muodosti yleisnäkemyksen kolmesta ensimmäiseen liikkuvuuspakettiin kuuluvasta ehdotuksesta⁵ mutta ei vielä vuokrattuja ajoneuvoja koskevasta ehdotuksesta. Puheenjohtajavaltio panee myös merkille, että vaikka valtuuskunnat yleisesti ottaen tunnustavatkin tämän yhteyden merkityksen, ne ovat ilmaisseet eriäviä näkemyksiä siitä, milloin olisi sopiva hetki jatkaa tämän ehdotuksen käsittelyä – joko samanaikaisesti muiden ehdotusten kanssa tai vasta niiden jälkeen.
13. Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille edistymisen asian käsittelyssä.

⁵ Ks. asiakirja 15084/18.