



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 1. kesäkuuta 2017  
(OR. en)

9669/17

---

Toimielinten välinen asia:  
2017/0113 (COD)

---

TRANS 213  
CODEC 924

## EHDOTUS

---

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	1. kesäkuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2017) 282 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2017) 282 final.

---

Liite: COM(2017) 282 final



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017  
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden  
tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetussa direktiivissä 2006/1/EY<sup>1</sup> säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käytölle. Direktiivillä pyritään siihen, että i) tuotantotekijöitä käytetään kansantaloudellisesti mielekkäällä tavalla ja rajoitetaan niiden tuhlailtavaa käyttöä (esim. alikäytettyihin ajoneuvoihin sidottu pääoma) ja ii) lisätään kyseessä olevien yritysten joustavuutta ja tuottavuutta. Kaikki tavoitteet liittyvät vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön.

Direktiivi mahdollistaa kuitenkin sen, että jäsenvaltiot rajoittavat niiden vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä omaan lukuun, joiden suurin sallittu kokonaispaino on enemmän kuin kuusi tonnia. Se mahdollistaa myös sen, että jäsenvaltiot rajoittavat sellaisen ajoneuvon käyttöä, joka on vuokrattu jossakin toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut.

Nämä rajoitukset vähentävät direktiivin tehokkuutta. Ne myös luovat tarpeettoman hallinnollisen taakan yrityksille sekä johtavat sääntöjen hajanaisuuteen, joka aiheuttaa sekaannusta liikenteenharjoittajien keskuudessa. Yritysten taakan vähentäminen ja sääntöjen selventäminen on yksi keskeisistä tavoitteista sääntelyn laadun parantamiseen liittyvässä REFIT-ohjelmassa, jonka osa tämä ehdotus on.

Tämän vuoksi nyt ehdotetaan, että poistetaan mahdollisuus rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun. Lisäksi jossakin toisessa jäsenvaltiossa vuokratun ajoneuvon käyttö olisi sallittava vähintään neljän kuukauden ajan, jotta yritykset voivat vastata tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään ja/tai korvata viallisia tai vahingoittuneita ajoneuvoja. Se, että jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus rajoittaa neljään kuukauteen sellaisen ajoneuvon käyttöä, joka on vuokrattu jossakin toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut, vaikuttaa olevan tarpeen, jotta vältetään mahdollisia vääristymiä, kun otetaan huomioon jäsenvaltioiden väliset huomattavat erot tieliikenteen ajoneuvojen verotuksessa.

Yleisesti ehdotuksella varmistetaan liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille. Sillä varmistetaan yhtenäinen sääntelykehys eri puolilla EU:ta ja mahdollistetaan se, että liikenteenharjoittajat eri puolilla EU:ta voivat harjoittaa liikennetoimintaansa mahdollisimman tehokkaasti. Koska vuokratut ajoneuvot ovat yleensä uudempia ja turvallisempia ja niistä aiheutuu tavanomaista vähemmän epäpuhtauksia, ehdotuksella vähennetään tieliikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia.

Tämä ehdotus on yksi useista tieliikenteen alan ehdotuksista, jotka komissio aikoo antaa vuonna 2017. Tarkoituksena on mukauttaa EU:n tieliikennealaa sääntelevät lainsäädäntöpuitteet tulevaisuuden tarpeisiin.

---

<sup>1</sup> EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Vuokrattuihin tavarankuljetusajoneuvoihin viitataan sekä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009<sup>2</sup> että asetuksessa (EY) N:o 1072/2009<sup>3</sup>. Niissä kyse on pysyvistä toimipaikasta, joka on yksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksistä, sekä yhteisön liikenneluvasta, jonka oikeaksi todistettu jäljennös on asetettava luvan haltijan saataville kustakin vuokratusta ajoneuvosta. Näin ollen vuokrattujen ajoneuvojen käytöllä on merkitystä kansainvälisille maanteiden tavaraliikennemarkkinoille pääsyn kannalta. Mainitut asetukset ja direktiivi muodostavat oikeudelliset puitteet, joissa tavaraliikenne toimii EU:ssa. Näiden kolmen säädöksen säännösten täytäntöönpano liittyy läheisesti yhteen. Mitä tulee erityisesti ehdotettuun (valinnaiseen) aikarajaan, jolla voidaan rajoittaa neljään kuukauteen sellaisen ajoneuvon käyttö, joka on vuokrattu jossakin toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut, asetusta (EY) N:o 1071/2009 muuttavalla ehdotuksella on merkitystä. Kyseisen ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava omassa kansallisessa rekisterissään kunkin sellaisen ajoneuvon rekisterikilpi, joka on liikenteenharjoittajan käytettävissä. Tällainen sääntö helpottaisi suuresti mahdollisen edellä mainitun aikarajan noudattamisen valvontaa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotus vastaa täysin komission ensisijaista tavoitetta syvempien ja oikeudenmukaisempien sisämarkkinoiden luomisesta. Ehdotuksella vahvistetaan sisämarkkinoita liikennepalveluille, joissa käytetään vuokrattuja tavarankuljetusajoneuvoja, sekä ajoneuvojen vuokraus- ja leasingpalvelujen tarjonnalle. Se noudattaa myös yhteisen liikennepolitiikan tavoitteita, sellaisina kuin ne ovat kuvattuina vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”<sup>4</sup>. Tässä ehdotuksessa myös vähennetään liikenteenharjoittajille aiheutuvaa sääntelytaakkaa ja selvennetään oikeudellisia kehyksiä. Nämä ovat molemmat EU:n REFIT-ohjelman tavoitteita.

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämän direktiivin oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä.

Maantieliikenne on yhä kansainvälisempää. Kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen osuus maanteiden koko tavaraliikenteestä nykyisissä EU:n 28 jäsenvaltiossa on lisääntynyt noin 28 prosentista vuonna 2000 miltei 36 prosenttiin vuonna 2014.<sup>5</sup> Ainoastaan EU voi

<sup>2</sup> EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>3</sup> EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72.

<sup>4</sup> COM(2011) 144 final, 28.3.2011.

<sup>5</sup> Katso ”EU transport in figures”. Statistical Pocketbook 2016, taulukot 2.2.4b ja 2.2.4c; saatavilla osoitteessa [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en)

tarjota yhdenmukaiset oikeudelliset puitteet yhä yhtenäisemmille sisämarkkinoille tieliikennepalvelujen tarjoamiseksi. Ilman EU:n toimia jäsenvaltioissa ei olisi tasapuolisia toimintaedellytyksiä, joita sisämarkkinoilla tarvitaan. Tämänhetkinen kansallisten sääntöjen hajanaisuus voidaan korjata ainoastaan EU:n toimilla. Yhtenäiset oikeudelliset puitteet vähentävät sääntöjen noudattamisesta ja sen valvonnasta aiheutuvia kustannuksia eri puolilla EU:ta. Koska direktiivissä sallitaan tällä hetkellä se, että jäsenvaltiot rajoittavat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä tietyin edellytyksin, jäsenvaltioiden mahdollisuutta asettaa rajoituksia vuokrattujen ajoneuvojen käytölle voidaan kaventaa ainoastaan muuttamalla direktiiviä, mikä voidaan tehdä ainoastaan EU:n tasolla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Kuten vaikutustenarvioinnin 7.4 kohdassa todetaan, ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen määritettyjen ongelmien ratkaisemiseksi. Ehdotuksessa esitetään direktiiviin ainoastaan joitakin kohdennettuja muutoksia. Niillä on tarkoitus parantaa niitä lainsäädännöllisiä puitteita, joissa tavaraliikenteen ala sekä ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-ala EU:ssa toimivat.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

### **3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET**

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Tämän ehdotuksen yhteydessä on hyväksytty direktiivin 2006/1/EY jälkiarviointiin liittyvä komission yksiköiden valmisteluasiakirja.<sup>6</sup> Ulkopuolinen tutkimus suoritettiin vuosina 2015–2016. Sitä koskeva loppuraportti on julkaistu komission verkkosivustolla.<sup>7</sup>

Jälkiarvioinnin tärkeimpiä tuloksia oli se, että direktiivin 2006/1/EY tavoitteet voitaisiin saavuttaa tehokkaammin, jos jäsenvaltioiden ei sallittaisi rajoittaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä joillakin markkinasegmenteillä ja tietyin edellytyksin. Rajoitukset, jotka koskevat tavarankuljetusajoneuvojen vuokraamista rajojen yli, estävät sen, että liikenteenharjoittajat voisivat optimoida kalustonsa käytön siirtämällä ajoneuvojaan sinne, missä niitä eniten tarvitaan. Lisäksi vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä koskevat rajoitukset vähentävät direktiivin 2006/1/EY tehokkuutta, koska ne lisäävät sekä liikenteenharjoittajille että ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-yrityksille sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia ja viranomaisten täytäntöönpano- ja valvontakustannuksia. On todettu, että mikäli rajoituksia ei olisi, nämä kustannukset olisivat vähäisiä ja merkityksettömiä.

Se, että jäsenvaltioiden sallitaan rajoittaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä, on myös vastoin EU:n talouden tarpeita, jotka liittyvät maanteiden tavaraliikenteen suurempaan joustavuuteen ja tehokkuuteen, eikä se vastaa kaikilta osin tämänhetkisiä prioriteetteja, jotka

<sup>6</sup> SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

liittyvät sisämarkkinoiden syventämiseen ja turvallisempien, puhtaampien ja polttoainetehokkaampien ajoneuvojen käytön edistämiseen.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Osapuolilla, joita asia koskee, oli useita mahdollisuuksia ottaa asiaan kantaa sekä jälkiarviointi- että vaikutustenarviointiprosessin aikana. Kohdennettujen sidosryhmien haastattelujen jälkeen (syksyllä 2015 tehtiin 27 haastattelua jälkiarviointia varten ja vuoden 2016 toisella puoliskolla 33 haastattelua vaikutustenarviointia varten) järjestettiin verkossa 12 viikon julkinen kuuleminen (sekä jälkiarvioinnista että vaikutustenarvioinnista) 11. elokuuta ja 4. marraskuuta 2016 välisenä aikana (tähän saatiin 27 vastausta). Lisäksi järjestettiin 7 viikkoa kestänyt pk-yritysten kuuleminen 22. syyskuuta ja 11. marraskuuta 2016 välisenä aikana Yritys-Eurooppa-verkoston liittyvän pk-yritysten paneelin kautta. Pk-yritysten paneelin kuuleminen koostui kahdesta erillisestä kyselystä. Yksi niistä koski vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä (156 vastausta) ja toinen vuokrattujen linja-autojen käyttöä (94 vastausta).

Kuulemisesta saatiin runsaasti tietoa sekä arvokkaita kommentteja alan toimijoilta. Yksi sen tuloksista oli se, ettei vuokrattuja linja-autoja koskevien EU:n sääntöjen puuttumista koettu ongelmaksi eikä markkinoilla ole erityistä vuokrattuihin linja-autoihin erikoistunutta segmenttiä. Tämän vuoksi luovuttiin alunperin harkittavana olleesta vaihtoehdosta, jossa direktiivin soveltamisalaa olisi laajennettu vuokrattujen linja-autojen käyttöön.

Kuulemisesta saatiin myös jotakin tietoa siitä, millä perusteilla jäsenvaltiot soveltavat rajoituksia vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön. Jotkin viranomaiset ja ammattiyhdistysten edustajat pelkäävät kilpailupaineen lisääntymistä, jos poistetaan rajoituksia, jotka koskevat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun, sekä vaikeuksia, jotka liittyvät maantieliikennettä koskevan lainsäädännön toimeenpanon valvontaan, jos jossakin muussa jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö sallitaan. Vaikka perustelut rajoituksille, jotka koskevat jossakin toisessa jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä, on otettu huomioon, perusteluja, jotka liittyvät vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun, ei pidetty vakuuttavina.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissiota avusti ulkopuolinen toimeksisaaja, joka teki jälkiarviointia varten taustaselvityksen ja vaikutustenarviointia varten erillisen taustaselvityksen.

- **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon tietyin varauksin. Varauksiin vastattiin antamalla yksityiskohtaisempia taustatietoja, selittämällä havaittujen ongelmien laajuutta ja sitä, miksi niihin olisi tartuttava nyt, luopumalla alkuperäisestä toimintavaihtoehdosta, jossa direktiivin soveltamisalaa olisi laajennettu vuokrattuihin linja-autoihin (koska tämä ei ollut perusteltua), selittämällä mitä riskejä liittyy siihen, että parhaimpina pidetystä vaihtoehdosta ei saada toivottuja tuloksia (erityisesti kun otetaan huomioon mahdolliset kannustimet verosuunnitteluun tai verojen optimointiin sekä jäsenvaltioiden mahdolliset vaikeudet valvoa maantieliikenteen lainsäädännön täytäntöönpanoa), pyrkimällä määrittämään hallinnollisten kustannusten vähennykset sekä antamalla lisätietoa sidosryhmien kuulemisesta.

Seuraavia toimintavaihtoehtoja tarkasteltiin:

**Vaihtoehto 0:** Annetaan ohjeita ja suosituksia

**Vaihtoehto 1:** Tehdään lainsäädäntöön kohdennettuja muutoksia.

**Vaihtoehto 1a:** Sallitaan vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö omaan lukuun kaikkialla EU:ssa.

**Vaihtoehto 1b:** Sallitaan tavarankuljetusajoneuvojen käyttö, kun johonkin jäsenvaltioon sijoittautunut Liikenteenharjoittaja on vuokrannut ajoneuvon toisessa jäsenvaltiossa tietyksi ajanjaksoksi (kolmesta neljään kuukautta) esimerkiksi vastataksaan tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään.

**Vaihtoehto 1c:** Vaihtoehtojen 1a ja 1b yhdistelmä.

**Vaihtoehto 2:** Säädetään vuokrattujen ajoneuvon käyttöä varten samoista (tai ei ainakaan rajoittavimmista) säännöistä kuin ne, jotka koskevat yritysten omistamien ajoneuvojen käyttöä.

Vaihtoehtoa 1c pidetään parhaimpana, koska se on kaikkien tehokkain vaihtoehto, jossa otetaan huomioon kaikki havaitut ongelmat menemättä pidemmälle kuin tämän vuoksi on tarpeen. Se on parempi kuin vaihtoehto 2, koska jälkimmäisessä vaihtoehdossa ei korjattaisi vuokrattujen autojen käyttöön liittyvien sääntöjen hajanaisuutta EU:ssa. Kyseissä vaihtoehdossa jäsenvaltioiden erilaiset säännöt pysyisivät voimassa sikäli kuin vuokrattuja ajoneuvoja ei niiden perusteella asetettaisi huonompaan asemaan kuin liikenteenharjoittajien omistamat ajoneuvot (esim. vaatimukset, jotka liittyvät ostetun / toisessa jäsenvaltiossa vuokratun ajoneuvon rekisteröimiseen uudestaan).

Parhaimpana pidetyssä vaihtoehdossa EU:n rahdinkuljettajien toimintakustannukset vähenisivät yhteensä 158 miljoonalla eurolla vuonna 2030. Liikenteenharjoittajan siirtyessä omistamiensa ajoneuvojen käytöstä vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön sen toimintakustannusten odotetaan laskevan noin 2 prosentilla. Lisäksi ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alan odotetaan saavan noin 81 miljoonan euron edut, jolloin vuosittainen taloudellinen kokonaishyöty olisi noin 240 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi luotaisiin miltei 5 000 lisätyöpaikkaa, 2 900 näistä ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alalla ja 1 700 maanteiden tavaraliikenteessä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotus on osa komission REFIT-ohjelmaa. Sillä pyritään yksinkertaistamaan vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä koskevia sääntöjä. Markkinoiden avaamisella vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käytölle omaan lukuun poistetaan rajoituksia, mikä puolestaan vähentää liikenteenharjoittajille sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia. Luomalla yhtenäiset puitteet jossakin toisessa jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käytölle (ainakin enintään neljän kuukauden ajan) lisätään oikeudellista selkeyttä ja autetaan liikenteenharjoittajia säästämään jopa 12,8 miljoonaa euroa kustannuksissa, jotka liittyvät ajoneuvojen poistamiseen rekisteristä ja niiden rekisteröintiin uudestaan.

- **Perusoikeudet**

Tässä direktiivissä kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.<sup>8</sup>

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

Ehdotuksella ei ole vaikutusta unionin talousarvioon.

#### **5. LISÄTIEDOT**

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Tämän direktiivin täytäntöönpanoa seurataan tiiviisti. Komissio toimittaa kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista viimeistään viiden vuoden kuluttua täytäntöönpanon määräajan jälkeen. Tällä direktiivillä vapautetaan vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä entisestään, minkä odotetaan vauhdittavan vuokrattujen ajoneuvojen markkinoita, alentavan liikenteenharjoittajien kustannuksia ja lisäävän joustavuutta ja kannattavuutta liikenteenharjoittajien kannalta. Tarvittavat tiedot kerätään kansallisilta toimivaltaisilta viranomaisilta, ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-yrityksiltä sekä tieliikenteen harjoittajilta niiden parissa tehdyn kyselyn avulla. Lisäksi odotuksena on, että hyödyllistä tietoa saadaan tieliikenteen harjoittajien kansallisista sähköisistä rekistereistä. Koska liikenteenharjoittajien on tulevaisuudessa ilmoitettava käytettävissään olevan ajoneuvon rekisterikilpi, tulisi olla yksinkertaista saada näistä rekistereistä yleiskuva ulkomailta rekisteröityjen ajoneuvojen osuudesta ajoneuvokannassa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen pääkohdat ovat seuraavat:

*Direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan muuttaminen*

Direktiivin 2 artiklassa luodaan puitteet säännöille, joita jäsenvaltiot soveltavat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön alueellaan, kun vuokrattuja ajoneuvoja käyttävät toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneet yritykset. Tässä yhteydessä tämän artiklan soveltamisalan rajoittaminen ”jäsenvaltioiden väliseen liikenteeseen” ei enää ole ajankohtaista, koska vuokrattuja ajoneuvoja voidaan käyttää myös kabotaasitoimintaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti.

Tämänhetkiset säännökset sallivat sen, että jäsenvaltiot rajoittavat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä, jos ne on vuokrattu jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon ne vuokraava yritys on sijoittautunut. Tämä aiheuttaa sääntöjen hajanaisuutta eri puolilla EU:ta sekä oikeudellista epävarmuutta, joka puolestaan estää yrityksiä hyötymästä taloudellisesti mahdollisesti edullisemmista vuokraussopimuksista rajojen yli. Sen vuoksi ehdotetaan, että yritykset voisivat käyttää ajoneuvoja, jotka on vuokrattu missä tahansa EU:ssa.

Koska ajoneuvojen verotus vaihtelee huomattavasti EU:ssa ja jotta voidaan välttää verotuksen vääristymiä, jäsenvaltiot voivat rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöaikaa alueellaan, jos ajoneuvo on vuokrattu jossakin toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon sen vuokraava yritys on sijoittautunut. Tämä aika ei kuitenkaan voi olla alle neljä kuukautta. Neljän kuukauden

---

<sup>8</sup> Euroopan unionin perusoikeuskirja (EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391).



vähimmäisajalla on tarkoitus varmistaa, että jossakin toisessa jäsenvaltiossa vuokrattuja (ja rekisteröityjä) ajoneuvoja voidaan käyttää vastaamaan tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään ja/tai korvaamaan viallisia tai vahingoittuneita ajoneuvoja.

#### *Direktiivin 2006/1/EY 3 artiklan muuttaminen*

Direktiivin 3 artiklassa luodaan puitteet säännöille, joita jäsenvaltioiden on sovellettava, kun vuokrattuja ajoneuvoja käyttävät yritykset, jotka ovat sijoittautuneet sen omalle alueelle. Tämänhetkisiä säännöksiä sovelletaan vuokrattuihin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön jäsenvaltiossa itsessään, ”jos 2 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät”. Koska muutetussa 2 artiklassa sallitaan sellaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttö, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön lainsäädännön mukaisesti missä tahansa jäsenvaltiossa, 1 kohtaa muutetaan tämän epä johdonmukaisuuden poistamiseksi. Olisi oltava mahdollista käyttää ajoneuvoa, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin muun jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti kuin sen, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut, ei ainoastaan missä tahansa muussa jäsenvaltiossa tapahtuvaa (muutetun 2 artiklan mukaisesti) kuljetusta varten vaan myös kuljetusta varten siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut.

Artiklan 2 kohta poistetaan, koska jäsenvaltioilla ei enää tulisi olla vapautta rajoittaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä omaan lukuun tapahtuvia kuljetuksia varten. Yritysten kaikkialla EU:ssa olisi voitava käyttää vuokrattuja ajoneuvoja omaan lukuun tapahtuvia kuljetuksia varten ja hyötyä siihen liittyvistä eduista. Yritysten vaihtoehtojen ei tulisi rajoittua yrityksen omistamien ajoneuvojen käyttöön tai kuljetuksen teettämiseen yrityksellä, joka harjoittaa kyseisiä palveluja toisen lukuun. Yritysten omistamat ajoneuvot, joita yritykset käyttävät omaan lukuunsa, ovat usein alikäytettyjä ja ne ovat keskimäärin vanhempia ja vähemmän turvallisia ja niistä aiheutuu enemmän epäpuhtauksia kuin vuokratuista ajoneuvoista.

#### *Direktiivin 2006/1/EY uusi 5a artikla*

Tämä direktiivi on askel eteenpäin markkinoiden avaamisessa vuokrattujen ajoneuvojen käytölle maanteiden tavaraliikenteessä. Kun direktiivissä sallitaan ainakin neljän kuukauden ajaksi sellaisen ajoneuvon käyttö, joka on vuokrattu jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, johon sen vuokraava yritys on sijoittautunut, ja poistetaan rajoitukset vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käytölle omaan lukuun tapahtuvia kuljetuksia varten, sillä avataan uusia mahdollisuuksia sekä yrityksille, jotka vuokraavat ajoneuvoja käyttöönsä, että yrityksille, jotka ovat mukana ajoneuvojen vuokraus-/leasing-toiminnassa eri puolilla EU:ta.

Tämän direktiivin täytäntöönpano ja sen vaikutukset omaan lukuun tai toisen lukuun harjoitettavaan liikennetoimintaan sekä ajoneuvojen vuokraus-/leasing-alaan olisi arvioitava komission kertomuksessa. Tämä olisi tehtävä, kun käytettävissä on riittävästi näyttöä, minkä olisi oltava viisi vuotta täytäntöönpanoajan jälkeen (kuusi ja puoli vuotta sen jälkeen, kun uusi direktiivi tulee voimaan). Komissio arvioi kyseisen kertomuksen perusteella, onko toteutettava lisätoimenpiteitä.

Ehdotus

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

### ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY<sup>3</sup> säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämiselle maanteiden tavaraliikenteessä.
- (2) Vuokrattujen ajoneuvojen käytöllä voidaan vähentää omaan lukuun tai toisen lukuun tavaroita kuljettavien yritysten kustannuksia ja samalla lisätä niiden toiminnan joustavuutta. Näin voidaan osaltaan parantaa kyseessä olevien yritysten kilpailukykyä ja tuottavuutta. Lisäksi koska vuokratut ajoneuvot ovat yleensä uudempia kuin keskimääräinen kalusto, ne ovat yleensä turvallisempia ja saastuttavat vähemmän.
- (3) Direktiivi 2006/1/EY ei mahdollista sitä, että yritykset hyötyisivät vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä täysimääräisesti. Mainittu direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden rajoittaa sitä, että niiden yritykset käyttävät omaan lukuunsa sellaisia

---

<sup>1</sup> EUVL C , , s. .

<sup>2</sup> EUVL C , , s. .

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (kodifioitu toisinto) (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82).

vuokrattuja ajoneuvoja, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli kuusi tonnia. Lisäksi jäsenvaltioiden ei tarvitse sallia vuokratun ajoneuvon käyttöä omilla alueillaan, jos ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin muun jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti kuin sen, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut.

- (4) Jotta yritykset voisivat hyötyä suuremmassa määrin vuokrattujen ajoneuvojen eduista, niiden olisi voitava käyttää missä tahansa jäsenvaltiossa vuokrattuja ajoneuvoja, ei ainoastaan siinä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Tämän myötä niiden olisi helpompi vastata lyhyellä aikavälillä tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään tai korvata viallisia tai vahingoittuneita ajoneuvoja.
- (5) Tieliikenteen verotuksen taso vaihtelee edelleen huomattavasti unionissa. Tämän vuoksi tietyt rajoitukset, jotka välillisesti vaikuttavat myös vapauteen tarjota ajoneuvojen vuokrauspalveluja, ovat edelleen perusteltuja, jotta vältetään verotuksen vääristymiä. Tämän vuoksi kun ajoneuvo vuokrataan jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin sen vuokraavan yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa sen käyttöaikaa alueellaan.
- (6) Jotta omaan lukuun tehtävät kuljetustoimet voitaisiin suorittaa tehokkaammin, jäsenvaltioiden ei enää olisi sallittava rajoittaa mahdollisuutta käyttää vuokrattuja ajoneuvoja kyseisiä kuljetustoimia varten.
- (7) Komission olisi seurattava tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja vaikutuksia ja esitettävä ne kertomuksessa. Kaikkia tämän alan tulevia toimia olisi harkittava kyseisen kertomuksen perusteella.
- (8) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, vaan ne voidaan maantieliikenteen ja niiden kysymysten, joita tällä direktiivillä on määrä ratkaista, rajatylittävän luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (9) Direktiiviä 2006/1/EY olisi näin ollen muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### *1 artikla*

Muutetaan direktiivi 2006/1/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
  - a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:
    - i) korvataan johdantolause seuraavasti:

”Jokaisen jäsenvaltion on sallittava, että vuokrattuja ajoneuvoja käyttävät sen alueella yritykset, jotka ovat sijoittautuneet johonkin toiseen jäsenvaltioon, jos”;

ii) korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) ”ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lakien mukaisesti;”;

b) lisätään 1a kohta seuraavasti:

”1a. Jos ajoneuvoa ei ole rekisteröity tai otettu käyttöön sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut, jäsenvaltiot voivat rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöaikaa alueellaan. Jäsenvaltioiden on kuitenkin tällaisessa tapauksessa sallittava sen käyttö ainakin neljän kuukauden ajan kalenterivuodessa.”

2) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

### *”3 artikla*

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden yritykset voivat maanteiden tavaraliikenteessä käyttää vuokrattuja ajoneuvoja samoin ehdoin kuin omistamiaan ajoneuvoja, jos 2 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät.”

3) Lisätään 5 a artikla seuraavasti:

### *”5 a artikla*

Komissio antaa viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on viisi vuotta määräajasta direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista. Kertomuksen on sisällettävä tiedot niiden ajoneuvojen käytöstä, jotka on vuokrattu jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin ajoneuvon vuokraavan yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa. Komissio arvioi tämän kertomuksen perusteella, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.”

### *2 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on 18 kuukautta voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

### *3 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

### *4 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*