



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 12. tammikuuta 2022
(OR. en)

5271/22

Toimielinten välinen asia:
2017/0113 (COD)

TRANS 17
CODEC 35

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	12. tammikuuta 2022
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 14 final
Asia:	KOMMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti neuvoston kannasta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 14 final.

Liite: COM(2022) 14 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

**neuvoston kannasta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä
maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta annettavan
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymiseen**

**KOMISSIION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

**neuvoston kannasta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä
maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta annettavan
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymiseen**

1. Tausta

Ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle (asiakirja COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6. kesäkuuta 2017
Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto:	6. joulukuuta 2017
Euroopan alueiden komitean lausunto:	1. helmikuuta 2018
Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta:	15. tammikuuta 2019
Muutettu ehdotus:	22. helmikuuta 2019
Neuvoston kanta:	20. joulukuuta 2021

2. Komission ehdotuksen tavoite

Vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö (yritysten omistamien ajoneuvojen sijasta) voi parantaa resurssien kohdentamista (yrityksen ei esimerkiksi tarvitse sitoa pääomaa alikäytettyyn ajoneuvoon) ja lisätä yritysten joustavuutta ja tuottavuutta. Ehdotuksella pyritään edistämään vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä poistamalla (joitakin) jäsenvaltioiden mahdollisuuksia rajoittaa niiden käyttöä direktiivin 2006/1/EY¹ nojalla.

Jäsenvaltiot voivat tällä hetkellä rajoittaa yritysten omaan lukuun käytettävien yli 6 tonnin painoisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä. Ne voivat myös rajoittaa omalla alueellaan sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka yritys on vuokrannut sijoittautumisvaltionsa ulkopuolella. Tällaisten ajoneuvojen käytön salliminen joissakin jäsenmaissa, mutta ei kaikissa, aiheuttaa lainsäädännön hajanaisuutta ja oikeudellista epävarmuutta EU:ssa. Yksi ehdotuksen tavoitteista oli taata EU:n laajuinen oikeusvarmuus vuokrattujen ajoneuvojen käytölle. Toisena tavoitteena oli sallia toisessa jäsenvaltiossa vuokrattujen (ja rekisteröityjen) ajoneuvojen käyttö erityisesti lyhytaikaisesti, kausittaisesti tai tilapäisesti lisääntyneeseen kysyntään vastaamiseksi tai viallisten tai vahingoittuneiden ajoneuvojen korvaamiseksi.

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

3. Neuvoston kantaa koskevat huomautukset

3.1. Vuokrauksen vähimmäiskesto

Lainsäätäjien kannalta kiistanalaisin kysymys oli se, mikä olisi oltava vähimmäisaika, joka jäsenvaltioiden on sallittava niiden lainsäädännön mukaisesti perustettujen yritysten vuokraamien, ulkomaisella rekisterikilvellä varustettujen ajoneuvojen käytölle. Neuvoston kanta perustuu kaksitahoiseen ratkaisuun, jossa vähimmäisvuokra-aika yhdistetään vuokrattujen ajoneuvojen rekisteröintiä koskeviin kansallisiin sääntöihin. Jäsenvaltiot voisivat joko sallia ulkomaisilla rekisterikilvillä varustettujen vuokrattujen ajoneuvojen käytön vain 30 peräkkäisen päivän ajan (jäsenvaltiot, joissa rekisteröintiä vaaditaan enintään 30 päivän kuluttua) tai sallia kyseisten ajoneuvojen käytön kahden kuukauden ajan (jäsenvaltiot, joissa on vapaammat rekisteröintisäännöt). Jäsenvaltio voisi myös halutessaan luopua kokonaan (jäsenvaltion yritysten käyttämien ulkomaisten ajoneuvojen) rekisteröintivaatimuksesta. Neuvosto on myös hyväksynyt sääntöjä, jotka velvoittavat kuljetusyritykset rekisteröimään vuokratut ajoneuvot, myös muussa jäsenvaltiossa kuin niiden sijoittautumisjäsenvaltiossa vuokratut ajoneuvot, maantiekuljetusyritysten kansallisiin sähköisiin rekistereihin.

Komissio voi hyväksyä tämän kompromissiratkaisun, koska se vastaa komission ehdotuksen tavoitetta tarjota vuokrattujen ajoneuvojen markkinoilla enemmän joustavuutta kuin nykyinen direktiivi sallii. Jäsenvaltiot voivat nyt asettaa rajoituksia vain omille yrityksilleen. Nykyisessä direktiivissä sallitaan ajoneuvojen vuokrausta koskevien rajoitusten asettaminen myös ulkomaisille yrityksille. Nykyisen direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat pyytää ulkomaisella rekisterikilvellä varustettujen vuokrattujen ajoneuvojen välitöntä kansallista rekisteröintiä. Neuvoston kannan mukaisesti asetettaisiin nyt vähimmäiskäyttöaika (30 päivää), joka kaikkien jäsenvaltioiden on sallittava ja jonka aikana ne eivät voi pyytää tällaisten ajoneuvojen kansallista rekisteröintiä (mikä on yrityksille kallista ja työlästä). Myös kuljetusyritysten velvollisuutta rekisteröidä vuokratut ajoneuvot kansallisiin sähköisiin rekistereihin koskevat säännökset ovat hyväksyttäviä, koska niiden avulla kansalliset viranomaiset voivat paremmin valvoa kyseisiä ajoneuvoja.

Koska uudistettu direktiivi todennäköisesti lisää vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä ja tällaiset ajoneuvot ovat usein uudempia ja ympäristöystävällisempiä, tämä ratkaisu edistää myös EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista.

3.2. Vuokrausmahdollisuuden rajoittaminen 25 prosenttiin yrityksen ”käytössä olevista” ajoneuvoista

Yrityksen ajoneuvokantaan liittyvä vähimmäismäärä, jonka alittuessa se jäsenvaltio, johon yritys on sijoittautunut, ei voi rajoittaa toisessa jäsenvaltiossa vuokrattujen ja rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöä vahvistetaan neuvoston tekstissä seuraavasti:

”25 prosenttia tavarankuljetusajoneuvokannasta, joka on yrityksen käytössä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti jäsenvaltion määrittelemällä tavalla joko vuokratun ajoneuvon käyttöä edeltävän vuoden joulukuun 31 päivänä tai päivänä, jona yritys alkaa käyttää vuokrattua ajoneuvoa.”

Neuvosto ei kuitenkaan halunnut ottaa mukaan ajoneuvoja, jotka ovat yrityksen käytössä ja jotka on vuokrattu (ja rekisteröity) ulkomailla. Näin ollen esimerkiksi jos yritys on sijoittautunut jäsenvaltioon, joka soveltaa täysin tätä rajoitusta, ja jos sen käytössä on 120

ajoneuvoa, joista 20 on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, se voi vuokrata toisessa jäsenvaltiossa vain viisi lisäajoneuvoa, jolloin vuokrattujen ajoneuvojen määrä on yhteensä 25 (25 prosenttia 120-20:sta = 25), kymmenen ajoneuvon sijaan (25 prosenttia 120:stä = 30).

Komissio voi hyväksyä neuvoston kannan. Käsite ”käytössä oleva” on vakiintunut (vrt. asetuksen (EY) N:o 1072/2009² 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan iii alakohta ja 4 artiklan 3 kohta), eikä sitä voi ymmärtää väärin samalla tavoin kuin käsitteen ”yrityksen omistamat ajoneuvot” voi ymmärtää väärin. Kuorma-autoja käytetään usein leasing-sopimuksella. Tällöin vuokraajilla on taloudellinen omistusoikeus, mutta vuokralleantajalla on laillinen omistusoikeus, joten ”omistajuuden” käsite on epäselvä. ”Yrityksen käytössä olevat ajoneuvot” on laajempi käsite kuin ”yrityksen omistamat ajoneuvot”, koska sillä ei tarkoiteta vain yrityksen kokonaan omistamia ajoneuvoja vaan se kattaa myös kaikki ajoneuvot, joita pidetään hallussa osamaksukauppa-, vuokra- tai leasing-sopimuksen perusteella. Tämän ilmaisun käytöllä voitaisiin sallia suurempi määrä vuokrattuja ajoneuvoja ja lisätä joustavuutta kuljetusyrityksille, mikä olisi toinen peruste sen tukemiseksi.

3.3. Omaan lukuun harjoitettava liikenne

Neuvoston kannan mukaan jäsenvaltiot voivat rajoittaa omaan lukuun harjoitettavan liikenteen osalta ainoastaan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä ajoneuvon painosta riippumatta.

Komissio voi hyväksyä tämän ratkaisun, koska siinä rajoitusten ulkopuolelle jätetään yritykset, jotka käyttävät kotimaassaan vuokrattuja ajoneuvoja omaan lukuunsa harjoitettavassa liikenteessä. Tällaiset rajoitukset ovat mahdollisia nykyisen direktiivin nojalla. Yksi komission ehdotuksen pääkohdista oli poistaa tämä hyvin rajoittava säännös, jolle ei ole tarvetta markkinoilla. Komissio voi hyväksyä neuvoston ratkaisun, jossa sallitaan rajoitusten asettaminen ainoastaan ulkomaisilla rekisterikilvillä varustetuilla ajoneuvoilla omaan lukuun harjoitettavalle liikenteelle. Tämä rajoitus on perusteltu, koska jäsenvaltiot eivät voi valvoa tällaisia ajoneuvoja, koska niitä ei ole rekisteröity maantiekuljetusyritysten kansallisiin rekistereihin (joissa on ainoastaan kuljetusyrityksiä, ei tavaraliikennettä omaan lukuunsa harjoittavia yrityksiä). Omaan lukuun harjoitettavassa liikenteessä käytettävien kotimaisten ajoneuvojen osalta tällainen valvonta on mahdollista, koska ne on rekisteröitävä kaikkiin ajoneuvoihin sovellettavien kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti.

4. PÄÄTELMÄT

Komissio pitää neuvoston kantaa hyväksyttävänä. Se vastaa komission ehdotuksen tavoitteita. Siinä lisätään merkittävästi joustavuutta, jotta yritykset voivat käyttää vuokrattuja ajoneuvoja, jotka on rekisteröity muissa jäsenvaltioissa, tai jotta tällaisia ajoneuvoja voidaan käyttää omaan lukuun harjoitettavassa liikenteessä. Näin ollen se on merkittävä askel liikkuvuuspaketti I:n täytäntöönpanossa. Koska uudistettu lainsäädäntö todennäköisesti lisää vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä ja tällaiset ajoneuvot ovat usein uudempia ja

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009).

ympäristöystävällisempiä, tämä ratkaisu edistää myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista.