Euroopan talous- ja sosiaalikomitea lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta”

[COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)]

(2018/C 129/11)

Esittelijä: **Brian CURTIS**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 15.6.2017
	Euroopan unionin neuvosto, 12.6.2017
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohta
Vastaava erityisjaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen erityisjaostossa	22.11.2017
Hyväksyminen täysistunnossa	6.12.2017
Täysistunnon numero	530
Äänestystulos	121/0/1
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. **Päätelmät ja suositukset**

Päätelmät

1.1 ETSK on tyytyväinen kyseiseen lisätoimeen poistettaessa tehokkaiden ja oikeudenmukaisten sisämarkkinoiden eräitä jäljellä olevia esteitä eurooppalaisen tavaraliikenteen alalla. Tässä tarkasteltavalla muutosdirektiivillä pyritään helpottamaan ajoneuvokaluston parasta mahdollista käyttöä koko Euroopassa etenkin huippusesonkien aikana sekä saavuttamaan liberalisoinnin vähimmäistaso. Tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun koskevien rajoitusten poistaminen on myönteinen toimenpide.

1.2 Komitea on edelleen sitä mieltä, että liikennekysymyksiä koskevaa lainsäädäntöä olisi parempi antaa asetuksen kuin direktiivin muodossa, sillä direktiivi mahdollistaa jäsenvaltioiden väliset suuremmat erot tulkinnassa ja täytäntöönpanon tiukkuudessa. On kuitenkin todettava, että tässä tarkasteltava lyhyt direktiivi täyttää tavoitteensa ja että tässä tapauksessa asetuksen käyttö säädösmuotona olisi ollut suhteetonta.

Suositukset

1.3 Postilaatikkoyritysten määrän kasvun estämiseksi ETSK kehottaa painokkaasti kaikkia jäsenvaltioita hyväksymään ja panemaan tehokkaasti täytäntöön ehdotetut toimet asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 vahvistamiseksi, jotta voidaan lakkauttaa häikäilemättömät postilaatikkoyritykset. Tuloksia olisi seurattava tarkasti, ja niiden tulisi olla osa tämän muutosdirektiivin tehokkuutta käsittelevää kertomusta.

1.4 Jotta estetään liikenteenharjoittajia hyötymästä eräiden jäsenvaltioiden alhaisemmasta ajoneuvojen rekisteröinnin verotuksesta, olisi toteutettava lisätoimia, jos ne osoittautuvat tarkastelujaksoa koskevassa analyysissa tarpeellisiksi, esimerkiksi asettamalla yläraja sille yrityksen omistaman ajoneuvokaluston osuudelle, joka voidaan väliaikaisesti siirtää toisessa jäsenvaltiossa toimivalle tytäryhtiölle.

1.5 Komitea toteaa, että huolimatta yhä tehokkaampien jäljitysmenetelmien käytöstä laiton kabotaasi on edelleen merkittävä ongelma tavarankuljetusalalla. On olemassa riski, että sen toteaminen saattaa vaikeutua tässä tarkasteltavassa direktiivissä säädettyjen toimenpiteiden täytäntöönpanon myötä. Sen vuoksi voitaisiin ottaa käyttöön lisävaatimuksia, jotta varmistetaan yrityksen ja ajoneuvon välinen jäljitettävä yhteys.

2. **Johdanto**

2.1 Tässä tarkasteltava muutosdirektiivi on osa Eurooppa liikkeellä -pakettia, johon kuuluvilla laaja-alaisilla aloitteilla pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta, edistämään älykkäiden tiemaksujärjestelmien käyttöönottoa, vähentämään hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja ruuhkia, alentamaan yritysten byrokratiaa, torjumaan pimeää työtä ja varmistamaan työntekijöiden asianmukaiset työolot ja lepoajat.

2.2 Direktiivissä tarkastellaan eräitä vielä avoimia näkökohtia vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käytön liberalisoinnissa sisämarkkinoilla. Jäsenvaltioiden välillä on edelleen toisistaan poikkeavia sääntöjä ja määräyksiä. Tähän puututtiin ensimmäisen kerran vuonna 1984 ([1]), ja yhdenmukaistaminen toteutettiin sen jälkeen vuonna 2006 annetulla direktiivillä ([2]). Kuitenkin senkin jälkeen kun tässä tarkasteltava muutosdirektiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, moniin jäsenvaltioihin jää edelleen rajoituksia.

2.3 Tässä tarkasteltavassa direktiivissä on ennen kaikkea otettu huomioon liikenteenharjoittajien halu siirtää ajoneuvokalustoa EU:ssa paikallisen kysynnän mukaisesti. Kansallisen lainsäädännön rajoitukset sekä määräysten noudattaminen ja operatiiviset edellytykset (ei-sitovat säädökset) rajoittavat tällä hetkellä kykyä toimia näin.

2.4 Yhtäältä liikenteenharjoittajat katsovat, että nykytilanne rajoittaa kuljetuskaluston tehokasta käyttöä Euroopassa. Toisaalta kuljetusalan ammattiliitot ovat huolissaan siitä, että ehdotus heikentää liikenteenharjoittajan ja sen omaisuuden keskeistä yhteyttä ja vähentää jäsenvaltioiden valvonta- ja täytäntöönpanovaltuuksia alueellaan rekisteröityjen liikenteenharjoittajien todellisen luonteen suhteen. Jäsenvaltioilla itsellään ei ole yhtenäistä lähestymistapaa tähän kysymykseen, ja pieni vähemmistö katsoo, että tilanteen olisi jatkuttava ennallaan.

2.5 Lisäksi eräiden jäsenvaltioiden hallitustahot ovat huolissaan tulojen menetyksestä, jos ajoneuvot on rekisteröity yhdessä maassa mutta niitä käytetään toisessa maassa. Esimerkiksi raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen verotus ajoneuvoa kohti vaihtelee 500 eurosta Latviassa lähes 5 000 euroon Irlannissa ([3]).

2.6 Komitea on aiemmissa liikennealaa käsittelevissä lausunnoissaan ([4]) todennut, että jotta voidaan vähentää jäsenvaltioiden välisiä eroja tulkinnassa ja täytäntöönpanon tiukkuudessa, ETSK:n tulisi tukea siirtymistä direktiivistä asetukseen. Komitea pitää tätä edelleen asianmukaisena periaatteena mutta panee merkille, että tässä tapauksessa direktiivin täydellinen uudelleenlaatiminen olisi suhteetonta. Komitea toteaa myös, että kun oikeudellisena muotona on direktiivi, jäsenvaltiolla on enemmän joustovaraa saattaa se osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön, mutta sen johdosta jäsenvaltioiden väliset poikkeavuudet ja tulkintaerot todennäköisesti jatkuvat.

3. **Komission asiakirjan pääsisältö**

3.1 Komission toteuttaman laajan uudelleentarkastelun, kuulemisen ja analyysin jälkeen käsillä olevalla ehdotuksella muutetaan vuonna 2006 annettua direktiiviä. Kyseinen direktiivi antoi jäsenvaltioille mahdollisuuden rajoittaa niiden vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä omaan lukuun, joiden suurin sallittu kokonaispaino on enemmän kuin kuusi tonnia. Lisäksi se mahdollisti rajoituksia niiden ajoneuvojen käytössä, jotka on vuokrattu muussa jäsenvaltiossa kuin mihin ajoneuvoa vuokraava yritys on sijoittautunut.

3.2 Ehdotetuilla muutoksilla, joiden avulla syvennetään ja vahvistetaan sisämarkkinoita, poistetaan mahdollisuus rajoittaa kaikkien 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. Jäsenvaltioiden, joissa on vapaampia järjestelmiä (esim. Belgia, Tšekin tasavalta, Viro ja Ruotsi), olisi voitava säilyttää järjestelmänsä.

3.3 Neljän kuukauden määräaika on valittu mahdollisten tulovääristymien välttämiseksi, kun otetaan huomioon jäsenvaltioiden väliset huomattavat erot tieliikenteen ajoneuvojen verotuksessa.

([1]) Direktiivi 84/647/ETY.
([2]) Direktiivi 90/398/ETY; direktiivi 2006/1/EY.
([3]) Direktiivin 2006/1/EY jälkiarviointi, loppuraportti, tammikuu 2016.
([4]) EUVL C 34, 2.2.2017, s. 176

3.4 Ehdotuksella on määrä varmistaa tavaraliikenteen harjoittajille koko EU:ssa yhdenvertainen pääsy vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille ja luoda yhtenäinen sääntelykehys, joka tarjoaa tavaraliikenteen harjoittajille suurempaa tehokkuutta. Lisäetuina olisivat turvallisuuden paraneminen ja saastumisen väheneminen, sillä vuokratut ajoneuvot ovat yleensä uudempia.

3.5 Komissio laatii viiden vuoden kuluessa näiden muutosten täytäntöönpanoa käsittelevän raportin, joka voisi tarjota perustan lisätoimien hyväksymiselle.

4. **Yleistä**

4.1 Komitea on tyytyväinen muutosdirektiivin tarkoitusperiin – kyseessä on lisätoimi poistettaessa tehokkaiden ja oikeudenmukaisten sisämarkkinoiden eräitä jäljellä olevia esteitä eurooppalaisen tavaraliikenteen alalla. Tässä tarkasteltavalla muutosdirektiivillä pyritään helpottamaan ajoneuvokaluston parasta mahdollista käyttöä koko Euroopassa etenkin huippusesonkien aikana sekä saavuttamaan liberalisoinnin vähimmäistaso. Tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun koskevien rajoitusten poistaminen on myönteinen toimenpide.

4.2 Komitea on edelleen sitä mieltä, että liikennekysymyksiä koskevaa lainsäädäntöä olisi parempi antaa asetuksen kuin direktiivin muodossa, sillä direktiivi mahdollistaa jäsenvaltioiden väliset suuremmat erot tulkinnassa ja täytäntöönpanon tiukkuudessa. On kuitenkin todettava, että tässä tarkasteltava lyhyt direktiivi täyttää tavoitteensa ja että tässä tapauksessa asetuksen käyttö säädösmuotona olisi ollut suhteetonta.

4.3 Komitea esittää kuitenkin eräitä varauksia, jotka liittyvät mahdollisiin vaikutuksiin. Ne voidaan jakaa kahteen ryhmään. Ensimmäinen koskee postilaatikkoyritysten määrän kasvua, ja toinen liittyy elinkeinonharjoittajan mahdollisuuteen harjoittaa laitonta kabotaasia ja sen huomaamatta jäämiseen. Näitä kysymyksiä tarkastellaan seuraavassa kohdassa.

5. **Erityistä**

5.1 Kaikentyyppiset hyötyajoneuvot ovat kalliita, ja leasing-yhtiöt tarjoavat niitä yhä enemmän liikenteenharjoittajille. Kuljetustoiminnan tehokkuuden maksimoimiseksi ajoneuvojen saatavuuden on vastattava kysyntää. Kysyntä vaihtelee vuodenajan mukaan ja myös maantieteellisesti esimerkiksi maataloustuotannon ja matkailun tarpeiden mukaisesti. Toimintastandardien, turvallisuusvaatimusten ja kuljettajien työolojen säilyttämiseksi on kuitenkin tärkeää, että liikenteenharjoittajilla on omaisuutta ja suora tuki-infrastruktuuri siinä maassa, jossa ne toimivat.

5.2 Postilaatikkoyritykset ovat oikeushenkilöitä, jotka ovat sijoittuneet EU-maahan, jossa niillä on vain vähän tai ei lainkaan taloudellista toimintaa, tarkoituksena maksaa alempia veroja, palkkoja jne. Kyseisillä yrityksillä on vähän tai ei lainkaan paikallista tuki-infrastruktuuria, ne aiheuttavat epäreilua kilpailua ja voivat myös käyttää hyväksi työntekijöitään.

5.3 Tällaisten yritysten aiheuttama ongelma on pantu merkille muualla liikkuvuuspaketissa, ja kyseisen ongelman ratkaisemiseksi on esitetty toimia ([5]). ETSK panee merkille, että postilaatikkoyrityksiin puuttuminen ei kuulu suoraan tässä tarkasteltavan muutosdirektiivin soveltamisalaan, mutta on huolissaan siitä, että se saattaa helpottaa niiden määrän kasvua ja toimintaa. ETSK kehottaakin painokkaasti kaikkia jäsenvaltioita hyväksymään ja panemaan tehokkaasti täytäntöön ehdotetut toimet asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 vahvistamiseksi, jotta voidaan lakkauttaa häikäilemättömät postilaatikkoyritykset. Tuloksia olisi seurattava tarkasti, ja niiden tulisi olla osa tämän muutosdirektiivin tehokkuutta käsittelevää kertomusta.

5.4 Toimenpiteet eivät kuitenkaan koskisi liikenteenharjoittajia, jotka hyötyvät eräiden jäsenvaltioiden matalammasta ajoneuvojen rekisteröintiverotuksesta. Koska toisessa jäsenvaltiossa vuokrattua ajoneuvoa voidaan käyttää neljän kuukauden ajan, on mahdollista, että liikenteenharjoittajat kierrättävät ajoneuvoja maasta toiseen tämän rajoituksen kiertämiseksi.

5.5 Tällainen huolenaihe näyttää olevan ainakin teoreettisesti perusteltu, vaikkakin tällaisen toiminnan edellyttämät järjestelyt olisivat logistisesti monimutkaisia. Tarkastelujakso tulee paljastamaan, hyödynnetäänkö tätä mahdollista porsaanreikää. Siinä tapauksessa komitea ehdottaa lisätoimia täydentämään neljän kuukauden rajoitusta, esimerkiksi ylärajaa liikenteenharjoittajan omistaman kaluston sitä osuutta kohti, joka voidaan siirtää toisessa jäsenvaltiossa toimivalle tytäryhtiölle.

([5]) Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen, COM(2017) 281 final.

5.6 Komitea on myös jossain määrin huolissaan siitä mahdollisuudesta, että helpotetaan laitonta kabotaasia. Kabotaasilla tarkoitetaan yhdessä jäsenvaltiossa toisen lukuun harjoitettavaa tavaraliikennettä ajoneuvolla, joka kuuluu muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle, toiseen jäsenvaltioon rekisteröityneelle liikenteenharjoittajalle. (Tavaraliikenteenharjoittajalla, jolla on tavanomainen kansainvälinen lisenssi, on yhteisön lupa suorittaa seitsemän päivän aikana toisessa jäsenvaltioissa korkeintaan kolme kabotaasikuljetusta. Nämä kuljetukset on tehtävä sen jälkeen kun tavaroita on kuljetettu yhdestä jäsenvaltiosta vastaanottavaan jäsenvaltioon.) Kilpailuun täysin perustuvilla sisämarkkinoilla rajoittavat säännöt olisivat luonnollisesti tarpeettomia, mutta tällaista tavoitetta ei ole vielä saavutettu. Jos vuokrattuja ajoneuvoja koskevat rajoitukset poistetaan, tavaraliikenteenharjoittajan olisi paljon helpompi tehdä kabotaasikuljetuksia säännöllisesti (laiton kabotaasi) yksinkertaisesti vuokraamalla siihen jäsenvaltioon rekisteröityjä ajoneuvoja, jossa tavaraliikenteenharjoittaja haluaa toteuttaa tällaista toimintaa.

5.7 Komitea suosittaa, että väärinkäytösten estämiseksi harkitaan joukkoa vaatimuksia, jotta voidaan vahvistaa yrityksen ja ajoneuvon välisen yhteyden jäljitettävyyttä ja turvata se. Tällaisiin vaatimuksiin tulisi kuulua muun muassa

— kaikkien tavaraliikenteenharjoittajien käyttämien ajoneuvojen rekisterikilven pakollinen ilmoittaminen kansallisiin sähköisiin rekistereihin

— tievalvonnan reaaliaikainen yhteys kansallisiin sähköisiin rekistereihin tienvarsi- ja yritystarkastusten aikana

— vuokrattuja ajoneuvoja käsittelevään direktiiviin liittyvien rikkomusten sisällyttäminen niin kutsuttuun luetteloon hyvän maineen menettämiseen johtavien rikkomusten luokittelusta.

Bryssel 6. joulukuuta 2017.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Georges DASSIS