EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.12.2025
COM(2025) 773 final

2025/0407 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

Itävallan valtuuttamisesta muuttamaan Sveitsin kanssa tekemäänsä kahdenvälistä tieliikennesopimusta kabotaasiliikenteen sallimiseksi linja-autolla harjoitettavan maanteiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisillä raja-alueilla

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Kohde

Itävallan ja Sveitsin raja-alueet ovat läheisesti sidoksissa toisiinsa. Monet itävaltalaiset käyvät Sveitsissä töissä ja päinvastoin, ja maanteiden henkilöliikenne on vilkasta maiden välisen rajan yli. Tarjolla on useita rajan ylittäviä linja-autopalveluja, jotka yhdistävät tällä tavoin näiden kahden maan raja-alueet.

Sveitsin ja EU:n välistä kaksisuuntaista maanteiden henkilö- ja tavaraliikennettä säännellään rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä tehdyllä Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksella[1], jäljempänä ’maaliikennesopimus’.

Maaliikennesopimuksen 20 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: ”*Yhden sopimuspuolen alueelle sijoittautuneen liikenteenharjoittajan harjoittama liikenne kahden sellaisen paikan välillä, jotka sijaitsevat toisen sopimuspuolen alueella, ei ole sallittua tämän sopimuksen nojalla.*” Liikenteenharjoittajat, jotka harjoittavat henkilöliikennettä rajan yli, voivat siis kuljettaa matkustajia ainoastaan rajan yli tai sen sopimuspuolen alueella, joka on niiden sijoittautumisvaltio. Sveitsiin sijoittautuneet linja-autoliikenteen harjoittajat eivät saa kuljettaa matkustajia kahden paikan välillä Itävallan puolella rajaa, eivätkä EU:hun sijoittautuneet liikenteenharjoittajat saa kuljettaa matkustajia kahden paikan välillä Sveitsin puolella rajaa.

Maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan oikeuksia, jotka perustuvat sellaisiin yksittäisten jäsenvaltioiden ja Sveitsin välisiin sopimuksiin, jotka olivat voimassa maaliikennesopimuksen tekoajankohtana, voidaan käyttää edelleen sillä edellytyksellä, että kaikkia EU:n liikenteenharjoittajia kohdellaan tasapuolisesti eikä kilpailu vääristy. Tämän perusteella kabotaasia voidaan harjoittaa linja-autolla harjoitettavassa henkilöliikenteessä Sveitsin suhteen, jos EU:n jäsenvaltion ja Sveitsin välillä oli 21. kesäkuuta 1999 voimassa sopimus, jossa tämä sallittiin. Käytännössä jäsenvaltioiden ja Sveitsin välillä ei ollut tuolloin voimassa kahdenvälisiä sopimuksia, joissa olisi määrätty kabotaasioikeuksista linja-autolla harjoitettavassa henkilöliikenteessä.[2]

Itävalta ilmoitti komissiolle 17. maaliskuuta 2025 päivätyllä kirjeellä toivovansa saavan unionilta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 2 artiklan 1 kohdan mukaisen valtuutuksen muuttaa Sveitsin kanssa 22. lokakuuta 1958 tekemäänsä tieliikennesopimusta[3], jotta kabotaasiliikenne voitaisiin sallia linja-autolla harjoitettavan henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisellä raja-alueella. Maaliikennesopimuksella perustettu EU:n ja Sveitsin maaliikennekomitea piti kesäkuussa 2025 kokouksen, jossa Sveitsi ilmoitti komissiolle myös olevansa kiinnostunut tekemään sopimukseen tällaisen muutoksen.

---

1 EYVL L 114, 30.4.2002, s. 91-131, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(3)/oj.

2 Vaikka maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdan jälkimmäisessä virkkeessä todetaan, että sopimuksen liitteessä 8 on luettelo vastaavista oikeuksista, kyseisessä luettelossa mainitut oikeudet eivät liity kabotaasioikeuksiin vaan ainoastaan matkustajien kuljettamiseen triangulaarisessa liikenteessä (maaliikennesopimuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti).

3 BGBl. (Itävalta) nro 123/1959, 1959_123_0.pdf

Kabotaasi voi tehostaa linja-autolla harjoitettavaa henkilöliikennettä, koska sillä voidaan parantaa ajoneuvojen käyttöastetta. Sen vuoksi EU suhtautuu yleensä myönteisesti kabotaasimarkkinoiden avaamiseen ja on avannut niitä omalla alueellaan kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009[4], jäljempänä ’asetus (EY) N:o 1073/2009’, mukaisesti. Kabotaasiliikenteen salliminen linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä Itävallan ja Sveitsin välisillä raja-alueilla parantaisi asianomaisten liikenteenharjoittajien kilpailukykyä ja tehokkuutta.

On syytä huomata, että vastaavat valtuutukset on aiemmin myönnetty Saksalle[5] ja Italialle[6].

EU:n toimivalta

SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan ”*[u]nionilla on myös yksinomainen toimivalta tehdä kansainvälinen sopimus, kun sopimuksen tekemisestä on säädetty lainsäätämisjärjestyksessä hyväksytyssä unionin säädöksessä tai kun tämä on välttämätöntä, jotta unioni voi käyttää sisäistä toimivaltaansa, tai siltä osin kuin se voi vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta*”.

Asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaan ainoastaan sellaiset liikenteenharjoittajat, joilla on yhteisön liikennelupa, voivat harjoittaa kabotaasiliikennettä unionissa tietyillä edellytyksillä. Kansainväliset sitoumukset, joissa sallitaan erityisesti kolmansista maista olevien muiden liikenteenharjoittajien harjoittaa tällaista liikennettä, vaikuttavat edellä mainittuun asetukseen SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.[7]

Tällaiset kansainväliset sitoumukset vaikuttavat myös maaliikennesopimukseen, erityisesti sen 20 artiklaan. Mainitun artiklan 1 kohdassa ei sallita tällaisia sitoumuksia sen 2 kohdassa mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta.

Itävallan suunnittelemat sitoumukset kuuluvat siis unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Unioni voi kuitenkin SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti valtuuttaa jäsenvaltiot toimimaan unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvilla aloilla.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on valtuuttaa Itävalta muuttamaan Sveitsin kanssa tekemäänsä voimassa olevaa kahdenvälistä tieliikennesopimusta, jotta kabotaasiliikenne

---

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1073/oj).

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2020/853, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, Saksan valtuuttamisesta muuttamaan Sveitsin kanssa tekemäänsä kahdenvälistä maantieliikennesopimusta kabotaasiliikenteen sallimiseksi linja-autolla harjoitettavan maanteiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisillä raja-alueilla, EUVL L 198, 22.6.2020, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/853/oj).

6 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2020/854, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, Italian valtuuttamisesta neuvottelemaan ja tekemään Sveitsin kanssa sopimus kabotaasiliikenteen sallimisesta linja-autolla harjoitettavan maanteiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisillä raja-alueilla (EUVL L 198, 22.6.2020, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/854/oj).

7 Vastaavaa tilannetta käsitellään 16. toukokuuta 2017 annetussa Euroopan unionin tuomioistuimen lausunnossa 2/15, EU:C:2017:376, 189 ja 190 kohta.

voidaan sallia linja-autolla harjoitettavan maanteiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan asianomaisilla raja-alueilla.

Menettely

Kabotaasiliikenne, jota harjoittavat unionissa sellaiset kolmansien maiden liikenteenharjoittajat, joilla ei ole asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaista yhteisön liikennelupaa, vaikuttaa linja-autoliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, sellaisina kuin unionin lainsäätäjä on perustanut nämä markkinat asetuksella (EY) N:o 1073/2009. Sen vuoksi on tarpeen, että unionin lainsäätäjä antaa kaikki SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaiset valtuudet sen 91 artiklassa tarkoitettua lainsäätämisjärjestystä noudattaen.

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

Voimassa olevassa maaliikennesopimuksessa ei sallita kabotaasiliikennettä linja-autolla harjoitettavassa maanteiden henkilöliikenteessä. Maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdassa sallitaan kuitenkin maaliikennesopimusta edeltäneiden kabotaasioikeuksien käytön jatkuminen sillä edellytyksellä, että EU:n liikenteenharjoittajien välillä ei esiinny syrjintää eikä kilpailu vääristy. Itävallan ja Sveitsin välinen sopimus, jossa sallittaisiin kabotaasiliikenne linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä, ei muuttaisi maaliikennesopimuksen mukaisia Sveitsin oikeuksia. Maaliikennesopimusta edeltäneen kahdenvälisen sopimuksen muutos, joka rajoittuu kabotaasin harjoittamiseen asianomaisilla raja-alueilla ja jossa asetetaan samat edellytykset kuin maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdassa syrjimättömyyden ja vääristymättömän kilpailun osalta, on myös mainitun säännöksen perustana olevan politiikan mukainen.

Kabotaasi sallitaan EU:n alueella linja-autolla harjoitettavassa maanteiden henkilöliikenteessä asetuksen (EY) N:o 1073/2009 säännösten mukaisesti. Asetuksen 15 artiklan mukaan kabotaasiliikenne sallitaan EU:ssa seuraavien liikennetyyppien osalta: 1) satunnaisliikenne, 2) säännöllinen erityisliikenne, jos se kuuluu kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen soveltamisalaan, ja 3) säännöllinen liikenne säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, lukuun ottamatta liikennettä, joka vastaa kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka kyseisen keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita. Itävallan pyytämä kahdenvälisen tieliikennesopimuksen muutos vaikuttaisi asetuksen toimintaan mutta sen vaikutus olisi kuitenkin rajallinen, jos kabotaasi sallitaan vain edellä kuvatuilla edellytyksillä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Itävallan ja Sveitsin tekemän voimassa olevan kahdenvälisen tieliikennesopimuksen muutos, joka mahdollistaa kabotaasiliikenteen linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan asianomaisilla raja-alueilla, ei olisi ristiriidassa minkään muun unionin politiikan kanssa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohta ja 91 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ehdotus kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämän ehdotuksen ainoana tavoitteena on valtuuttaa Itävalta SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan nojalla muuttamaan Sveitsin kanssa tekemäänsä voimassa olevaa kahdenvälistä tieliikennesopimusta, jotta kabotaasiliikenne voidaan sallia linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisillä raja-alueilla. Ehdotetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä ei näin ollen ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Kabotaasiliikenne, jota harjoittavat unionissa sellaiset kolmansien maiden liikenteenharjoittajat, joilla ei ole asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaista yhteisön liikennelupaa, vaikuttaa linja-autoliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, sellaisina kuin unionin lainsäätäjä on perustanut nämä markkinat asetuksella (EY) N:o 1073/2009. Sen vuoksi on tarpeen, että unionin lainsäätäjä antaa kaikki SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaiset valtuudet 91 artiklassa tarkoitettua lainsäätämisjärjestystä noudattaen. Ehdotettu säädös, jossa on kyse yksittäisestä valtuutuksesta, aiotaan antaa vastauksena Itävallan esittämään pyyntöön. Sen vuoksi se olisi annettava Itävallalle osoitetun päätöksen muodossa. Ehdotettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös on tämän perusteella asianmukainen tapa valtuuttaa Itävalta SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimimaan tässä asiassa.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämä ehdotus perustuu Itävallan esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tämä ehdotus ei vaikuta unionin talousarvioon.

2025/0407 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

Itävallan valtuuttamisesta muuttamaan Sveitsin kanssa tekemäänsä kahdenvälistä tieliikennesopimusta kabotaasiliikenteen sallimiseksi linja-autolla harjoitettavan maanteiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välisillä raja-alueilla

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 2 artiklan 1 kohdan ja 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[1],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[2],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen[3], jäljempänä ’maaliikennesopimus’, 20 artiklan 1 kohdan mukaan yhden sopimuspuolen alueelle sijoittautuneen liikenteenharjoittajan linja-autolla harjoittama henkilöliikenne kahden sellaisen paikan välillä, jotka sijaitsevat toisen sopimuspuolen alueella, eli kabotaasi ei ole sallittua.

(2) Maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan voimassa olevia kabotaasioikeuksia, jotka perustuvat sellaisiin jäsenvaltioiden ja Sveitsin tekemiin kahdenvälisiin sopimuksiin, jotka olivat voimassa maaliikennesopimuksen tekoajankohtana eli 21 päivänä kesäkuuta 1999, voidaan edelleen käyttää edellyttäen, että kaikkia unioniin sijoittautuneita liikenteenharjoittajia kohdellaan tasapuolisesti eikä kilpailu vääristy. Itävallan ja Sveitsin vuonna 22 päivänä lokakuuta 1958 tekemässä kahdenvälisessä tieliikennesopimuksessa[4] ei sallita kabotaasiliikennettä linja-autolla harjoitettavan henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan välillä. Maaliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluviin oikeuksiin ei näin ollen sisälly oikeutta harjoittaa tällaista liikennettä.

(3) Kansainväliset sitoumukset, joiden nojalla Sveitsiin sijoittautuneet liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kabotaasiliikennettä unionissa, voivat vaikuttaa

[1] EUVL C […], […], s. […].
[2] EUVL C […], […], s. […].
[3] EYVL L 114, 30.4.2002, s. 91, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(3)/oj.
[4] BGBl. (Itävalta) nro 123/1959.

maaliikennesopimuksen 20 artiklaan, koska kyseisessä säännöksessä ei sallita tällaista liikennettä.

(4) Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009[5] mukaan ainoastaan sellaiset liikenteenharjoittajat, joilla on yhteisön liikennelupa, voivat tietyillä edellytyksillä harjoittaa kabotaasiliikennettä unionissa. Kansainväliset sitoumukset, joiden nojalla kolmansista maista olevat liikenteenharjoittajat, joilla ei ole tällaista lupaa, voivat harjoittaa tällaista liikennettä, saattavat vaikuttaa kyseiseen asetukseen.

(5) Näin ollen tällaiset sitoumukset kuuluvat unionin yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan. Jäsenvaltiot voivat neuvotella tai tehdä tällaisia sitoumuksia vain, jos unioni valtuuttaa ne siihen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(6) Kabotaasiliikenne, jota harjoittavat unionissa sellaiset kolmansien maiden liikenteenharjoittajat, joilla ei ole asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 säädettyä yhteisön liikennelupaa, vaikuttaa linja-autoliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, sellaisina kuin nämä markkinat on perustettu kyseisellä asetuksella. Sen vuoksi on tarpeen, että unionin lainsäätäjä antaa kaikki SEUT-sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaiset valtuudet sen 91 artiklassa tarkoitettua lainsäätämisjärjestystä noudattaen.

(7) Itävalta pyysi 17 päivänä maaliskuuta 2025 päivätyllä kirjeellä unionilta valtuuksia muuttaa Sveitsin kanssa tekemäänsä tieliikennesopimusta kabotaasiliikenteen sallimiseksi linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä näiden kahden maan asianomaisilla raja-alueilla.

(8) Kabotaasiliikenne antaa mahdollisuuden lisätä ajoneuvojen käyttöastetta, mikä lisää palvelujen taloudellista tehokkuutta. Sen vuoksi on asianmukaista sallia tällainen liikenne linja-autoilla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen yhteydessä Sveitsin ja Itävallan asianomaisilla raja-alueilla. Tämä voisi vahvistaa entisestään näiden raja-alueiden läheistä yhdentymistä.

(9) Sen varmistamiseksi, ettei kyseinen kabotaasiliikenne muuta kohtuuttomasti linja-autoliikenteen sisämarkkinoiden toimintaa, sellaisina kuin nämä markkinat on perustettu asetuksella (EY) N:o 1073/2009, kabotaasiliikenteen sallimisen edellytyksenä täytyisi olla, että kaikkia unionin liikenteenharjoittajia kohdellaan tasapuolisesti eikä kilpailu vääristy.

(10) Samasta syystä kabotaasiliikenne olisi sallittava ainoastaan Itävallan raja-alueilla Itävallan ja Sveitsin välisen linja-autolla harjoitettavan henkilöliikenteen yhteydessä. Tätä varten on tarpeen määritellä tässä päätöksessä tarkoitetut Itävallan raja-alueet siten, että otetaan asianmukaisesti huomioon asetuksen (EY) N:o 1073/2009 toiminta ja mahdollistetaan samalla kyseisen liikenteen tehostuminen,

---

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1073/oj).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtuutetaan Itävalta muuttamaan Sveitsin kanssa 22 päivänä lokakuuta 1958 tekemäänsä kahdenvälistä tieliikennesopimusta kabotaasiliikenteen sallimiseksi Itävallan ja Sveitsin raja-alueilla näiden kahden maan välisen linja-autolla harjoitettavan henkilöliikenteen yhteydessä edellyttäen, että kaikkia unioniin sijoittautuneita liikenteenharjoittajia kohdellaan tasapuolisesti eikä kilpailu vääristy.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja Itävallan raja-alueita ovat Bludenzin, Bregenzin, Dornbirnin ja Feldkirchin piirikunnat Vorarlbergin alueella ja Landeckin piirikunta Tirolin alueella.

2 artikla

Itävallan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen 1 artiklan mukaisesta Sveitsin kanssa 22 päivänä lokakuuta 1958 tekemänsä kahdenvälisen tieliikennesopimuksen muutoksesta ja annettava mainitun sopimuksen teksti tiedoksi komissiolle. Komissio ilmoittaa asiasta neuvostolle ja Euroopan parlamentille.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*