

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 31 päivänä toukokuuta 2017 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen ja Euroopan komission 31 päivänä toukokuuta 2017 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta sekä ehdotuksista laadittu muistio.

Helsingissä 5 päivänä heinäkuuta 2017

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

EU/2017/1030
EU/2017/1020

29.6.2017

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI MAANTIETIELIIKENTEEN HARJOITTAJAN AMMATIN HARJOITTAMISEN EDELLYTYKSIÄ KOSKEVISTA YHTEISISTÄ SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:O 1071/2009 JA MAANTEIDEN KANSAINVÄLISEN TAVARALIIKENTEEN MARKKINOILLE PÄÄSYÄ KOSKEVISTA YHTEISISTÄ SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:O 1072/2009 MUUTTAMISESTA; COM(2017) 281 FINAL

1 Ehdotuksen tausta ja tavoite

Euroopan komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 ensimmäisen osan laajasta maantieteliikennettä koskevasta paketista. Paketin osana julkaistut lainsäädäntöehdotukset koskevat maantieteliikenteen markkinoillepääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä, liikenteen hinnoittelua sekä raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia. Lainsäädäntöehdotusten ohella komissio julkaisi tiedonannon ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” (COM(2017) 283 final). Tiedonannossa on esitelty laajasti paketin taustoja ja tavoitteita, joita ovat muun muassa liikenteen päästöjen vähentäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, yrityksille koituvan hallinnollisen taakan vähentäminen, työntekijöiden sosiaalisten oikeuksien turvaaminen sekä kilpailukykyyn ja työllisyyden edistäminen. Tiedonannossa korostetaan myös digitalisaation, uusien palvelukonseptien, automatisaation ja puhtaiden käyttövoimien merkitystä tulevaisuuden liikenteessä. Paketin toisen osan ehdotukset ovat tiedonannon mukaan odotettavissa seuraavan 12 kuukauden kuluessa, ja ne koskevat muun muassa tieliikenteen päästöjen vähentämistä.

Osana pakettia komissio antoi 31 päivänä toukokuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final). Ehdotuksen tavoitteena on osana muita maantieteliikennepaketin ehdotuksia tukea maantieteliikenteen sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa, tehokkuutta ja kilpailukykyä sekä selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa.

Lisäksi komissio antoi 31 päivänä toukokuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta (COM(2017) 282 final). Ehdotuksella pyritään parantamaan direktiivin alkuperäisten tavoitteiden toteutumista, vähentämään yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja varmistamaan liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille.

2 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Asetus 1071/2009 (markkinoille pääsyn ehdot tavara- ja linja-autoliikenteessä)

Artikla 1

Artikla koskee soveltamisalaa.

Artiklaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että kaikkiin alle 3,5 kokonaispainotonnin tavarankuljetusajoneuvoihin, ilman alarajaa, ehdotetaan markkinoillepääsyn vaatimuksiksi vakavaraisuus sekä toimitilat, josta kuljetustoimintaa johdetaan ja jossa on viranomaistarkastusten edellyttämät asiakirjat. Toimitilavaatimus olisi sama kuin nykyisin yli 3,5 kokonaispainotonnin ajoneuvoihin eli lähinnä kuorma-autoihin. Vakavaraisuusvaatimus olisi kuorma-autoja alhaisempi. Tarkoituksena on estää kuljetusten siirtymä kuorma-autoilta pakettiautoille viimeksi mainittujen markkinoillepääsyn rajoitusten puuttumisen vuoksi.

Markkinoillepääsyn vapauttamisesta ei-kaupallisiin henkilöautokuljetuksiin linja-autoilla tarkennettaisiin niin, että ei-kaupalliseksi katsottaisiin kuljetukset, joista ei saa korvausta kuten hyväntekeväisyyden vuoksi tehdyt tai tiukasti yksityiset kuljetukset.

Artikla 3

Artikla koskee markkinoillepääsyn ehtoja.

Jäsenvaltioilta poistettaisiin mahdollisuus säätää muita markkinoille pääsyn vaatimuksia kuin artikkelissa mainitut pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys, vaikka ne olisivat syrjimättömiä. Komissio katsoo, että tämä on aiheuttanut eroavuuksia markkinoille pääsyyn jäsenvaltioiden välillä.

Vaatimus ei koskene kaikkia yrityksiä koskevia rekisteröitymisvelvollisuuksia, kuten Suomessa verorekisteröintejä ja kaupparekisteriä.

Artikla 5

Artikla koskee markkinoillepääsyn ehtona olevan toimitilan vähimmäisvaatimuksia.

Toimitilan vaatimuksia tarkennettaisiin niin, että niissä on oltava saatavilla kaupalliset sopimukset ja työsopimukset. Vaatimus muista kansallisten viranomaisten edellyttämistä asiakirjoista, kuin artikkelissa mainituista, kuitenkin poistettaisiin.

Toiminnan vaatimuksia täsmennettäisiin niin, että velvollisuuksiin lisättäisiin hallinnollisten ja kaupallisten toimintojen ohjaaminen ao. toimipisteestä. Lisäksi vaadittaisiin, että yrityksellä on oltava toimipaikassaan välineitä ja työntekijöitä, jotka ovat suhteessa toimintaan.

Edellä mainituilla lisäyksillä ja täsmennyksillä pyritään poistamaan ns. ”postilokerorytykset”, jotka ovat nimellisesti sijoittautuneet johonkin valtioon esimerkiksi sen vuoksi, että nimellisestä sijoittautumisesta yhteen jäsenvaltioon saa kustannusetua kabotaasikuljetuksissa toisessa jäsenvaltiossa verrattuna siihen, että toimipaikka olisi siellä.

Artikla 6

Artikla koskee markkinoille pääsyn ehtona olevaa hyvämaineisuuden käsitettä.

Yrittäjän ja yrityksen liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden vaatimukseen lisättäisiin se, ettei ole pakottavia syitä epäillä hyvämaineisuutta vakavista kansallisten säännösten mukaisista verolainsäädännön rikkomuksista eikä liikenteestä vastaavaa tai yritystä ole tuomittu aikaisemmin luetteloitujen EU-säännösten rikkomusten lisäksi lähetettyjä työntekijöitä koskevien säännösten tai sopimusoikeudellisten säännösten rikkomuksista.

Lisäksi täsmennettäisiin hyvämaineisuuden arvioimisen menettelytapojen säännöksiä. Komissiolle annettaisiin nykyistä laajempi valtuus antaa asetuksissa määräyksiä siitä, mitkä unionin sääntöjen rikkomukset on otettava huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Nykyisin lupa-rikkomuksia kuten yhteisöluvan tai kabotaasin kuljettamisoikeuden rikkomuksia ei oteta huomioon. Asetuksilla säädetään rikkomusten vakavuusasteista, ja komissiolle annettaisiin valtuus määrätä mm. rikkomusten toistuvuuden ja niiden kilpailua vääristävän vaikutuksen huomioon ottamisesta mm. kabotaasin yhteydessä.

Artikla 7

Artikla koskee markkinoillepääsyn ehtona olevaa yrityksen vähimmäisvarallisuutta.

Artiklaan lisättäisiin alle 3,5 tonnin kokonaispainoisten ajoneuvojen vakavaraisuusvaatimukseksi 1800 euroa ensimmäiseltä ajoneuvolta ja 900 euroa seuraavilta. Painavammilta ajoneuvoilta vaatimus säilytettäisiin ennallaan: 9000 euroa ensimmäiseltä ja 5000 euroa muilta ajoneuvoilta.

Viranomaiselle annettaisiin mahdollisuus hyväksyä muu kuin vahvistettuun vuositilinpäätökseen perustuva vakavaraisuustodistus, jos sitä ei ole esimerkiksi vasta perustetussa yhtiössä olemassa.

Artiklat 8, 11, 12, 16 artikla 7-kohta

Artikloihin tehdään säädösteknisiä muutoksia jäljempänä selostettavan uuden 24 a artiklassa olevan komission asetuksenantovaltuuden huomioon ottamiseksi.

Artikla 13

Artiklan mukaan vakavaraisuus olisi todistettava uudestaan kuuden kuukauden kuluessa, jos se olisi menetetty. Nykyisin ei ole säädettyä aikarajaa.

Artikla 14

Artiklaan lisättäisiin rajausta, että hyvämaineisuuden menetys kestää vähintään yhden vuoden, nyt aikarajaa ei ole.

Artikla 16

Asetuksessa säädetään pakollisista kansallisista kuljetusyritysten rekistereistä.

Artiklaan säädettäisiin lisättäväksi rekisterin tietoihin yrityksen käyttämien ajoneuvojen rekisterinumerot, henkilöstön lukumäärä, varallisuus, vastuut, pääoma ja liikevaihto viimeisen kahden vuoden ajalta sekä asetuksen mukainen riskiluokitus. Viimeksi mainitut tiedot voivat olla erillisessä rekisterissä eikä niiden tarvitse olla julkisia.

Muiden kuin julkisten tietojen tulee olla tarkastusta suorittavilla muun jäsenvaltion viranomaisilla pyynnöstä 5 vuorokauden kuluessa. Nykyisin aikaraja on 30 vuorokautta.

Artikla 18

Seuraamukseen johtanut vakava rikkomus, joka on tapahtunut toisessa jäsenvaltiossa, on pidettävä edellä mainitussa rekisterissä kaksi vuotta.

Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa tehtävä toisen jäsenvaltion viranomaisen perustellusta pyynnöstä tarkastus tosiallista toimipaikkaa koskevien edellytysten tarkastamiseksi. Jos tarkastus olisi jäsenvaltion viranomaisen mielestä turha, sen olisi perusteltava tämä vastaus. Jos tarkastus olisi vaikea, siitä olisi ilmoitettava ja molempien jäsenvaltioiden viranomaisten olisi pyrittävä löytämään yhteinen ratkaisu. Vastaus pitäisi antaa 25 vuorokauden kuluessa. Avusta ei saa pyytää maksua.

Artikla 24

Artikla poistettaisiin, koska sen säännökset olisivat muissa artikloissa, pääasiassa muutetussa 18 artiklassa.

Uusi artikla 24a

Artiklassa säädettäisiin komission toimivallasta antaa asetusta täydentäviä delegoituja säädöksiä. Valtuutus on esitetty annettavaksi komissiolle määräämättömäksi ajaksi kuitenkin niin, että Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa valtuutuksen. Komission tulee kuulla jäsenvaltioiden asiantuntijoita ennen delegoidun säädöksen hyväksymistä paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Artikla 25

Edelliseen liittyen artiklan menettelytapasäännös poistetaan.

Artikla 26

Jäsenvaltioiden ja komission kertomuksiin on lisättävä tiedot alle 3,5 kokonaispainotonnista ajoneuvoista. Komission on vuoden 2024 loppuun mennessä annettava kertomus mainittujen ajoneuvojen säätelyn aiheuttamista markkinamuutoksista ja tarvittaessa tehtävä ehdotuksia lisätoimenpiteiksi.

Liite 4

Sanamuotoa täsmennettäisiin ajo- ja lepoaika rikkomusten kohdalla.

Asetus 1072/2009 (kansainvälinen tavaraliikenne)

Artikla 1

Artiklassa täsmennettäisiin, että tyhjien konttien ja kuormakorien kuljetus on asetuksen soveltamisalan mukaista toimintaa.

Artikla 2

Kabotaasikuljetuksen määritelmään lisättäisiin, että se voi sisältää useamman kuormaus- tai kuorman purkamispaikan.

Artikla 4 ja 5

Komissiolle lisättäisiin valtuus antaa asetuksia uuden 14 b artiklan mukaisesti luvan voimassaoloajan ja teknisten vaatimusten ajankohtaistamiseksi. Artikla vastaa em. asetuksen uutta 24a artiklaa.

Artikla 8

Sallitun kabotaasin aikaikkunaa vähennettäisiin nykyisestä 7 vuorokaudesta 5 vuorokauteen ajoneuvon maahan saapumisesta ja samalla luovuttaisiin määrällisestä rajoituksesta, joka on nykyisin kolme kuljetusta. Todisteeksi vaadittavasta edeltävästä maahan saapuneesta kansainvälisestä kuljetuksesta hyväksyttäisiin myös sähköinen CMR-kuljetusdokumentti (eCMR).

Artikla 10

Komissio päättäisi kabotaasin markkinahäiriöiden turvamenettelystä nykyiseen tapaan kuukauden sisällä anomuksen saapumisesta, mutta vasta sen jälkeen kun myös jäsenvaltioiden muodostamaan tieliikennekomiteaa on kuultu.

Uusi artikla 10a

Vuodesta 2020 jäsenvaltioiden tulisi tarkastaa 2 prosenttia alueensa kabotaasikuljetuksista ja vuodesta 2022 3 prosenttia. Prosenttiosuudet laskettaisiin Eurostatin tonnakilometritilastojen perusteella. Tarkastukset olisi kohdistettava riskiluokitusjärjestelmän mukaisesti suuririskimpiin yrityksiin. Vähintään kolme kertaa vuodessa olisi tehtävä eri jäsenvaltioiden viranomaisten yhteistarkastuksia.

Lisäksi siinä ehdotetaan useamman jäsenvaltion kolme yhteistä kabotaasivalvonnan operaatiota vuodessa, joiden yhteydessä myös jäsenvaltioiden viranomaisten toimisivat yhteistyössä laittomaksi epäillyn kabotaasin tutkimisessa.

Uusi artikla 14a

Jäsenvaltioiden on määrättävä sanktioita kuljetuksen tilaajille, jos nämä tietoisesti rikkovat määräyksiä.

Uusi artikla 14b

Vastaa edellä selostettua asetuksen 1071/2009 uutta 24a artiklaa. Kertomukseen on lisättävä tiedot kabotaasista.

Direktiivi 2006/1/EY, Tavarankuljetusajoneuvon vuokraaminen

Artikla 2

Artiklaa muutettaisiin niin, että soveltamisala laajennettaisiin rajan ylittävistä kuljetuksesta myös kabotaasiin eikä ajoneuvoa tarvitsisi vuokrata yrityksen sijaintivaltiosta, niin kuin nykyisin, vaan sen voisi vuokrata mistä tahansa muusta jäsenvaltiosta. Lisäksi vuokratun ajoneuvon käyttäjäksi pitäisi sallia vähintään 4 kuukautta kalenterivuodessa.

Artikla 3

Artiklaan lisätään syrjintäkielto vuokratulla ajoneuvolla tapahtuvalle kuljetukselle.

Uusi artikla 5a

Komission tulisi antaa Euroopan Parlamentille ja neuvostolle kertomus asetuksen täytäntöönpanosta 5 vuoden kuluttua voimaantulosta ja kertomuksen perusteella mahdollisesti ehdottaa lisätoimenpiteitä.

3 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuusperiaatteeseen

Kummankin ehdotuksen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

Komission näkemyksen mukaan kumpikin ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska ehdotuksilla puututaan sisämarkkinoita koskeviin ongelmiin, jotka voidaan ratkaista vain EU-tason yhteisillä säännöillä.

4 Ehdotuksen vaikutukset

Pakettiautojen markkinoillepääsyn edellytysten säätäminen saattaa vaikuttaa uusia markkinainnovaatioita estävästi.

Komission ehdotus markkinoillepääsyn ehtojen määrittämiseen alle 3,5 kokonaispainotonnin ajoneuvoille on Suomen tulevan lainsäädännön vastainen. Liikenteen palveluista annetun lain mukaan Suomessa poistetaan 1.7.2018 nykyinen liikennelupavaatimus yli 2 mutta alle 3,5 kokonaispainotonnin ajoneuvoilta. Komission ehdotus ei vaadi liikennelupaa mutta näitä ajoneuvoja käyttävillä yrityksillä olisi oltava toimitila liikenteenharjoittamisvaltiossa ja vakavaraisuutta 1800 euroa ensimmäiseltä ja 900 euroa seuraavilta ajoneuvoilta. Erityisesti vakavaraisuuden todistaminen olisi hallinnollista taakkaa lisäävää, mutta rahamäärän alhaisuuden vuoksi hyvin vähän vaikuttavaa.

Sallitun kabotaasin enimmäismäärästä luopuminen ja sen aikaikkunan vastaava lyhentäminen helpottaa valvontaa, mutta saattaa johtaa kabotaasin lisääntymiseen. Kysymys liittyy lähetettyjä työntekijöitä koskevien säännösten valvontaan. Valvonnan paraneminen komission tieliikennepakettiin sisältyvän ehdotuksen mukaisesti johtaisi tasapuolisempiin kuljetusmarkkinoihin ja poistaisi mahdollisesti lisääntyvän kabotaasin nykyiset epäkohdat tasapuolisen kilpailun edellytysten tarjoamisessa eri jäsenvaltioiden kuljetusyrityksille.

Kabotaasi vähentää tyhjänä ajoa ja siten päästöjä ja kuljetuskustannuksia. Vuonna 2014 Eurostatin tilastojen mukaan Suomessa kuljetettiin vähemmän kabotaasi kuin suomalaiset kuljettivat muissa jäsenvaltioissa. Määrät olivat varsin pieniä eli mainitun tilaston perusteella Suomessa noin 11 miljoonaa tonnikilometriä, joka oli 0,04 prosenttia tiekuljetusten kokonaismäärästä.

5 Toisten jäsenmaiden kannat

Kabotaasin sallimisessa jäsenvaltioiden kannat ovat olleet kaukana toisistaan. Kalliimman kustannustason valtioissa katsotaan yleisesti, että kabotaasia tulisi rajoittaa, koska tasapuolisen kilpailun edellytykset eivät täyty ja halvemman kustannustason valtioissa katsotaan rajoitukset yhteismarkkinoiden ja kuljetusten tehokkaan suorittamisen esteeksi. Suomi ei ole profiloitunut kumpaankaan ryhmään.

6 Ehdotuksen kansallinen käsittely ja käsittely Euroopan unionissa

U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU22), työoikeusjaoston (EU28) ja työsuojelujaoston (EU26) kirjallisessa menettelyssä.

Lisäksi maantieliikennepaketin ehdotuksista on järjestetty sidosryhmien kuulemistilaisuus.

Ehdotukset ovat osa laajempaa komission tieliikennepakettia, joka vaikuttaa näiden ehdotusten käsittelyn etenemisen vauhtiin EU:ssa.

Käsittely on aloitettu neuvoston maantieliikennetyöryhmässä kesäkuussa yleisellä tarkastelulla. Yksityiskohtainen käsittely neuvostossa alkaisi heinäkuussa, ja paketin laajuuden vuoksi käsittely jatkunee vähintään keväälle 2019. Tämänhetkisten tietojen mukaan Viron puheenjohtajuuskauden painopiste on markkina- ja sosiaalikeskusteluita koskeissa ehdotuksissa.

Euroopan parlamentissa ehdotusten vastuuvaliokunta on liikenne- ja turismivaliokunta (TRAN). Markkinoillepääsyä koskevan ehdotuksen osalta lausuntovaliokuntana on lisäksi työ- ja sosiaalivaliokunta (EMPL). Raportteja ei ole vielä nimetty, eikä parlamentin käsitteilyaikataulusta ole tarkempaa tietoa.

7 Ahvenanmaan itsehallinto

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta tieliikenteeseen kuuluvissa asioissa.

8 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää ehdotusten oikeusperustaa asianmukaisena. Valtioneuvosto katsoo myös, että ehdotukset ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisia.

Valtioneuvosto kannattaa tavoitteita yrityksille koituvan hallinnollisen taakan vähentämisestä sekä kilpailukyvyn ja työllisyyden edistämisestä.

Asetus 1071/2009

Ehdotus sisältää useita täsmennyksiä ja nykyisten säännösten pieniä tarkennuksia, joita valtioneuvosto pitää Suomen kannalta myönteisinä.

Suurin vaikutus olisi markkinoillepääsyehtojen asettaminen kevyille tavarankuljetusajoneuvoille, lähinnä pakettiautoille. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus saattaa rajoittaa suhteettomasti uusien tavarankuljetusmarkkinoiden syntymistä. Komission ehdotus ei huomioi sitä, että näillä ajoneuvoilla harjoitettava liikenne on hyvin erityyppistä eri puolilla Eurooppa. Suomen näkemyksen mukaan mahdollisimman helppo alalle tulo edesauttaa kaluston tehokasta käyttöä sekä houkuttaa alalle pienimuotoista ja sivutoimista yritystoimintaa harjoittavia toimijoita, mikä parantaa erityisesti harvaan asuttujen alueiden tarjontaa. Näin ollen myös EU-tasolla tulisi pyrkiä ratkaisuun, joka huomioi eri maiden olosuhteet ja joka ei aseta tarpeettomia esteitä alalle tuloon kevyiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ehdotuksiin pakollisen toimitilan lisävaatimuksista raskaampia ajoneuvoja käyttäville yrityksille, koska sillä ehkäistään keinotekoisista kabotaasimarkkinaa ja harmaata taloutta. Vaatimus välineiden ja henkilöstön määrästä, joiden tulisi olla suhteessa toimintaan, on kuitenkin varsin epämääräinen ja sitä tulisi tarkentaa. Kansalliseen kuljetusyritysrekisteriin, Suomessa nykyisin VALLU-liikenneluparekisteri, tehtävät lisäykset parantavat valvontaa ja ovat valtioneuvoston näkemyksen mukaan hyväksyttäviä. Hallinnollisten kustannusten välttämiseksi tietojen tulisi kuitenkin olla sellaisia, jotka viranomaisen voi kerätä olemassa olevista lähteistä ja vain poikkeuksellisesti pitäisi pyytää yrityksiä erikseen toimittamaan.

Valtioneuvosto pitää ehdotukseen sisältyviä säännöksiä säädösvallan delegoinnista Euroopan komissiolle tarkoituksenmukaisina ja asianmukaisesti rajattuina. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että komission tulee kuulla jäsenvaltioiden asiantuntijoita ennen delegoitujen säädösten antamista.

Asetus 1072/2009

Ehdotus sisältää sallitun kabotaasin määritelmän muuttamisen niin, että siihen voi sisältyä useampi kuorman purkaus tai lastaus. Jos kabotaasikuljetuksen määrää ei rajoiteta, kuten ehdotuksessa esitetään, määritelmän muuttamisella olisi vähän käytännön vaikutusta. Määritelmä vaikuttaisi sallitun kabotaasin alkamis- ja päättymisajankohtiin. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan se selventäisi säännöstä ja on Suomen hyväksyttävissä.

Ehdotus sallitun kabotaasin aikaikkunan vähentämiseksi nykyisestä 7 vuorokaudesta 5 vuorokauteen ajoneuvon maahan saapumisesta ja samalla luopuminen nykyisestä määrällisestä kolmen kuljetuksen enimmäisrajoituksesta helpottaisi valvontaa. Käytännössä määrän valvominen on ollut erittäin hankalaa, tien päällä melkein mahdotonta. Tästä syystä ehdotettu periaate on valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikean suuntainen. Aikaikkunan pituutta ja muita kuljetuksen ehtoja on ehdotuksen jatkoskäsitelyssä syytä harkita siitä näkökulmasta, että kabotaasikuljetukset olisivat väliaikaisia, kuten asetuksen määritelmässä edellytetään.

Kabotaasin salliminen liittyy lähettyjä työntekijöitä koskevien valvontasäännösten uudistamiseen. Jos valvonta siltä osin paranee, kabotaasin epäkohdat kuten TES-palkkoja alhaisempien palkkojen luoma epätasapuolinen kilpailuolosuhde, voisivat vähentyä.

Ehdotus sisältää myös säännöksiä asetuksen valvonnan tehostamisesta, mm. jäsenvaltioiden viranomaisten yhteistyötä lisäämällä ja mahdollistamalla digitalisaation kansainvälisen liikenteen valvonnassa. Tämä on valtioneuvoston näkemyksen mukaan Suomen kannalta myönteistä.

Komission ehdotus kuljetusten tilaajien velvollisuuksista vastaa Suomen lainsäädäntöä ja on valtioneuvoston näkemyksen mukaan Suomen hyväksyttävissä.

Komission ehdotus useamman jäsenvaltion yhteisen kabotaasivalvonnan minimimäärästä saattaa olla hankala noudatettavaksi, koska tarkkoja kabotaasin tilastoja ei ole, vaan määrä arvioidaan EUROSTATin kyselypohjaisten tilastojen avulla. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin myönteisesti ehdotukseen valvonnan lisäämiseksi ja jäsenvaltioiden viranomaisten toimimiseksi yhteistyössä laittomaksi epäillyn kabotaasin tutkimisessa.

Valtioneuvosto pitää ehdotukseen sisältyviä säännöksiä säädösvallan delegoinnista Euroopan komissiolle tarkoituksenmukaisina ja asianmukaisesti rajattuina. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että komission tulee kuulla jäsenvaltioiden asiantuntijoita ennen delegoitujen säädösten antamista.

Direktiivi 2006/1/EY, Tavarankuljetusajoneuvon vuokraaminen

Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta hyväksyttävänä. Suomessa ei ole rajoituksia vuokratun ajoneuvon käyttämiseen. Suomessa kerättävä varsinainen ajoneuvovero voisi aiheuttaa kilpailun vääristymää, jos ajoneuvoa käytettäisiin pitkään kabotaasiliikenteessä ja ajoneuvo vuokrattaisiin sellaisesta jäsenvaltiosta, jossa sen määrä olisi olennaisesti pienempi. Ehdotettu vuokratun ajoneuvon käyttämisen raja, enintään 4 kuukautta/kalenterivuosi ulkomaiselle ajoneuvolle, on sen vuoksi valtioneuvoston näkemyksen mukaan tarpeellinen.