

Asia

Komission ehdotukset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten muuttamisesta: asetus (EY) N:o 1071/2009 ja asetus (EU) N:o 1072/2009; Direktiivi 2006/1/EY

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 40/2017 vp

Tieliikenteen markkinoillepääsy ja vuokratun ajoneuvon käyttäminen tavaraliikenteessä (U 40/2017 vp)

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 aikana laajan tieliikennettä koskevan säädöspaketin. Osana pakettia ovat yllämainitut tieliikenteen markkinoillepääsyä ja vuokrattujen ajoneuvojen käyttämistä tavaraliikenteessä koskevat ehdotukset.

Valtioneuvosto antoi asiasta eduskunnalle 5.7.2017 U-kirjeen U 40/2017 vp. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta antoi kirjeestä lausunnon LiVL 16/2017 vp. 27.9.2017.

Yksityiskohtainen käsittely neuvostossa aloitettiin syyskuussa 2017. Nykyisen puheenjohtajamaan, Bulgarian, tavoitteena on päästä kesäkuun neuvostossa yleisnäkemykseen.

Euroopan parlamentissa Jens Nilsson (TRAN, vastuuvaliokunta) ja Verónica Lope Fontagné (EMPL) antoivat parlamentille markkinoillepääsystä 28.1. 2018 raporttiluonnokset. Niiden käsittely valiokunnissa on alkamassa.

Suomen kanta

Valtioneuvoston kirjelmässä (U 40/2017 vp) ja sitä koskevassa Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa (LiVL 16/2017) vp) esitetyt kannat ovat edelleen asianmukaisia.

Suomi voi hyväksyä kevyen sääntelyn kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin pakettiautoihin.

Raskaan liikenteen osalta Suomi voi hyväksyä lyhen cooling off, eli ajoneuvon maasta poistumisen minimiajan, sallittujen kabotaasikuljetusten välille.

Suomi pitää tärkeänä, että pakettiautojen kabotaasisäätely säilyy nykyisenkaltaisena.

Pääasiallinen sisältö

Markkinoillepääsy ja kabotaasi (asetukset 1071/2009 ja 1072/2009)

Pakettiautojen markkinoillepääsyvaatimukset

Neuvoston maaliikennetyöryhmän käsittelyssä olevassa puheenjohtajan ehdotuksessa, pakettiautojen markkinoillepääsyn edellytykset koskisivat komission ehdotuksesta poiketen vain kansainvälisessä liikenteessä olevia, suurimmalta sallitulta kokonaispainoltaan yli 2,5t autoja. Komission ehdotuksesta poiketen markkinoillepääsyn kriteerit olisivat samat kuin raskaammille autoille lukuun ottamatta vakavaraisuusvaatimusta, joka olisi Komission ehdotuksen mukaisesti kevyempi.

Kabotaasikuljetusten välinen minimiaika, "cooling-off"

Neuvoston maaliikennetyöryhmän käsittelyssä olevassa ehdotuksessa puheenjohtaja on ehdottanut minimiaikaa, jonka ajoneuvon on oltava poissa kabotaasikuljetuksen jälkeen kabotaasin tapahtumavaltioista. Tämä ns. cooling off -aika olisi 2 – 5 vrk.

Pakettiautojen kabotaasi

Puheenjohtajan ehdotuksessa kokonaispainoltaan yli 2,5t pakettiautot sisällytettäisiin kabotaasia koskevan asetuksen soveltamisalan piiriin.

Vuokrattujen ajoneuvojen käyttö kaupallisissa kuljetuksissa

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa vuokrattuja ajoneuvoja saisi käyttää muussa valtiossa kuin siinä valtiossa johon ajoneuvo on rekisteröity enintään kaksi kuukautta vuodessa. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa ehdotettiin rajaksi neljää kuukautta.

Lisäksi esitetään, että komission olisi seurattava muutoksen vaikutuksia ja tehtävä siitä raportti, jossa epäkohtien korjaamiseksi voitaisiin ehdottaa lisätoimenpiteitä. Raportin aikamäärä on vielä avoin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91artikla 1-kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Markkinoillepääsy:
vastuuvaliokunta TRAN, Jens Nilsson
lausuntovaliokunta EMPL, Verónica Lope Fontagé

Vuokrattujen ajoneuvojen käyttö:
vastuuvaliokunta TRAN, Cláudia Monteiro de Aguiar

Euroopan Parlamentin raporttöorien mietintöluonnokset ovat sekä markkinoillepääsyn että vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisen osalta nykyisiä säännöksiä ja komission ehdotusta tiukentavia. Niiden käsittely on parlamentissa alkamassa.

Kansallinen valmistelu

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto, liikennejaoston (EU22) kirjallinen menettely 28.3.- 5.4. 2018

Eduskuntakäsittely

U kirje: U 40/2017 vp
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto: LiVL 16/2017 vp

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Laki liikenteen palveluista 320/2017, tulee voimaan 1.7.2018

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21-kohdan nojalla tieliikenne ja 22 -kohdan nojalla elinkeinotoiminta kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan

Taloudelliset vaikutukset

Kevyiden ajoneuvojen (kokonaispainoltaan 2,5-3,5t) markkinoillepääsyn vaatimusten ulottaminen EU-alueen sisäiseen kansainväliseen liikenteeseen vähentää Komission ehdotuksesta aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia, mutta se samalla luo EU-lainsäädäntöön kynnyksen kansallisten ja kansainvälisten kuljetusten välille, mikä voi vähentää pakettiautokuljetusten palvelutarjontaa rajat ylittävässä liikenteessä. Pelkästään kansallisia kuljetuksia ilman lupaa suorittavalle yritykselle yksittäiset tai satunnaiset kansainväliset kuljetukset voivat tulla suhteessa kalliiksi, jolloin kynnys tarjota kansainvälisiä kuljetuksia nousee korkeaksi.

Kevyiden ajoneuvojen markkinoillepääsyn vaatimusten osalta ehdotus sisällyttää komission ehdotuksesta poiketen kaikki neljä kriteeriä (vakavaraisuus, yrittäjäkoe, sijoittautuminen, hyvämaineisuus) lisäksi pelkästään kevyitä ajoneuvoja käyttävien yritysten hallinnollista taakkaa. Vakavaraisuusvaatimus olisi 900 euroa kevyttä ajoneuvoa

kohti. Sen määrä on niin pieni, että sillä ei ole taloudellista merkitystä, vaan se olisi valtioneuvoston käsityksen mukaan pikemminkin hallinnollinen taakka. Raskaammalle liikenteelle suunniteltu yrittäjäkoe taas sisältää sellaista tietoa, jota pienkuljetuksia suorittava ei välttämättä tarvitse. Sijoittautumista ja hyvämaineisuutta koskevat vaatimukset ovat suhteellisen keveitä ja toisaalta kansainvälisen liikenteen luvan kannalta perusteltuja.

Pakettiautojen kabotaasin osalta ehdotetun sääntelyn vaikutukset riippuvat myös muista kabotaasiin liittyvien ehdotusten lopullisesta muodosta, esimerkiksi kuljettajia koskevan lähetettyjen työntekijöiden erityissääntelyn osalta. Suomen kannalta pakettiautojen käyttäminen kansainvälisissä kuljetuksissa on ollut harvinaisempaa, mutta niillä on rajatussa määrin merkitystä Helsinki-Tallinna -välillä ja Tornionjokilaakson kuljetuksissa.

Pakollinen maastapoistumisaika sallitun kabotaasin aikaikkunan välille ei Suomessa vaikuttaisi kovin paljon, jos se pysyy lyhyenä, koska suuri osa kabotaasiin käytetyistä ajoneuvoista tulee Suomeen laivalla ja ne poistuvat kuljetusten jälkeen. Pitkä aika vaikeuttaisi erityisesti suomalaisia kuljetusyrittäjiä Keski-Euroopassa.

Vuokrattujen ajoneuvojen sääntelyllä voisi olla vaikutuksia vuokra-autojen markkinaan. Käytön rajaaminen enimmillään muutamaan kuukauteen vuodessa vähentää kuitenkin ehdotuksen mahdollisesti negatiivisia vaikutuksia verotuksen osalta, samalla pitäen vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä koskevat säännökset riittävän joustavina palvelujen saatavuuden kannalta.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission liikennemarkkinoiniin kohdistuvat tieliikennealoitteet käsiteltäneen yhtenä kokonaisuutena. Eduskunnalle on lähetetty näistä tieliikennealoitteista tämän U-kirjeen lisäksi U kirjeet U 39 ja 41/2017 vp ja U 68 ja 69/2017 vp.

Asiakirjat

Komission ehdotus COM(2017) 281 FINAL
Komission ehdotus COM(2017) 282 FINAL

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p.
0295342503
Erityisasiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p.
0295342277

EUTORI-tunnus

EU/2017/1020 , EU/2017/1030

Liitteet

Asiasanat

Hoitaa

Tiedoksi
