



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017
SWD(2017) 197 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden
tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta**

{ COM(2017) 282 final }

{ SWD(2017) 196 final }

{ SWD(2017) 198 final }

{ SWD(2017) 199 final }

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä

Vaikutusten arviointi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamista koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviehdotuksesta

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

- 1) Joissakin EU:n jäsenvaltioissa omaan lukuunsa toimivat liikenteenharjoittajat (eli yritykset, jotka kuljettavat omia tavaroitaan) eivät voi käyttää vuokrattuja tavarankuljetusajoneuvoja, joiden suurin sallittu kokonaispaino on enemmän kuin 6 tonnia, eivätkä ne sen vuoksi voi hyötyä vuokraamiseen liittyvistä hyödyistä (joustavuuden, tuottavuuden ja pääoman kohdentamisen osalta).
- 2) Niissä EU:n jäsenvaltioissa, joissa on asetettu rajoituksia, ajoneuvojen vuokrausmarkkinat eivät edelleenkään ole kehittyneet, minkä johdosta hinnat ovat korkeammat ja valinnanvara pienempi niille, joihin rajoitukset eivät vaikuta.
- 3) Jäsenvaltioiden mahdollisuus rajoittaa jossakin toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä johtaa kirjaviin rajoituksiin. Tästä johtuva oikeudellinen epävarmuus saa aikaan sen, etteivät maantiekuljetusyritykset vuokraa ajoneuvoja muissa EU:n jäsenvaltioissa.
- 4) Ajoneuvojen vuokrausalalla toimivat yritykset ja liikenteenharjoittajat eivät voi käyttää kalustoaan kaikkien tehokkaimmalla tavalla (esim. siirtää ajoneuvojaan tilapäisesti kohonneen kysynnän vuoksi).

Mitä olisi saavutettava?

- EU:n tieliikennekuljetusten markkinoiden tiiviimpi yhdentymisen ja tasapuoliset toimintaolosuhteet
- yhdenmukaiset sääntelypuitteet vuokrattujen autojen käytölle
- liikenteenharjoittajien mahdollisuus harjoittaa toimiaan eri puolilla EU:ta kaikkein tehokkaimmalla tavalla
- liikenteen negatiivisten sosiaalisten ja ympäristövaikutusten vähentäminen.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Maantieliikenne on yhä kansainvälisempää. Tasapuoliset toimintaolosuhteet tieliikennekuljetusten sisämarkkinoilla voidaan saavuttaa ainoastaan EU:n tason toimilla. EU:n jäsenvaltiot eivät voi löytää yhdenmukaisia ratkaisuja.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?

Vaihtoehto 0: Annetaan suosituksia ja ohjeita direktiivin soveltamisesta EU:n jäsenvaltioissa ja edistetään yhteistä lähestymistapaa rajoituksiin, jotka koskevat vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä

Vaihtoehto 1: Tehdään lainsäädäntöön kohdennettuja muutoksia.

1a: Sallitaan vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö omaan lukuun kaikkialla EU:ssa.

1b: Sallitaan jossakin toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö kolmen tai neljän kuukauden ajan.

1c: Yhdistetään vaihtoehto 1a ja 1b.

Vaihtoehto 2: Sovelletaan vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön samoja sääntöjä kuin liikenteenharjoittajien omistamien ajoneuvojen käyttöön (tai ei ainakaan rajoittavampia sääntöjä, jotta vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä ei aseteta epäsuotuisampaan asemaan)

Vaihtoehto 1c on tehokkain vaihtoehto. Sillä saadaan aikaan parhaimmat taloudelliset hyödyt suhteellisen alhaisin kustannuksin. Se on parempi kuin vaihtoehto 2, koska se mahdollistaa EU:n laajuiset yhdenmukaiset säännöt vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä jossakin toisessa EU:n jäsenvaltiossa tietyn ajanjakson ajan.

<p>Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?</p>
<p>Liikenteenharjoittajat ja ajoneuvojen vuokrausala tukevat yhtenäisten sääntöjen luomista EU:n tieliikennemarkkinoita varten. Jotkin viranomaiset ja ammattiyhdistysten edustajat pelkäävät kilpailupaineen lisääntymistä, jos poistetaan rajoituksia, jotka koskevat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun, sekä vaikeuksia, jotka liittyvät maantieliikennettä koskevan lainsäädännön toimeenpanon valvontaan, jos sallitaan jossakin muussa jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö.</p>
<p>C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset</p>
<p>Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?</p>
<p>Rajoitusten poistaminen vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen omaan lukuun tapahtuvalta käytöltä (rajoituksia sovelletaan tällä hetkellä ainoastaan Kreikassa, Italiassa, Espanjassa ja Portugalissa) odotetaan saatavan vuoteen 2030 mennessä noin 75 miljoonan euron vuotuiset kustannussäästöt omaan lukuun tehtäviä kuljetuksia harjoittaville liikenteenharjoittajille. Lisäksi jos sallitaan jossakin toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö kolmen-neljän kuukauden ajan, tästä odotetaan saatavan noin 83 miljoonan euron kustannussäästöt. Vaihtoehdolla 1c vähennettäisiin siten toimintakuluja yhteensä 158 miljoonalla eurolla vuodessa. Lisäksi ajoneuvojen vuokrausalan tuottavuuden odotetaan nousevan 81 miljoonalla eurolla, ja sen myötä taloudellinen kokonaishyöty nousee noin 240 miljoonaan euroon vuodessa vuoteen 2030 mennessä.</p> <p>Vaihtoehdolla 1c luotaisiin miltei 5 000 lisätyöpaikkaa, 2 900 näistä ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alalla ja 1 700 maanteiden tavaraliikenteessä. Tieliikenteen turvallisuuden odotetaan parantuvan hieman, koska käytetään uudempia ja paremmin huollettuja ajoneuvoja.</p> <p>Ympäristövaikutukset ovat myönteisiä (vähemmän päästöjä paremman polttoainetehokkuuden vuoksi) muttei merkittäviä, koska ala on suhteellisen pieni.</p>
<p>Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset?</p>
<p>Koska parhaimpana pidetään vaihtoehtoa, jossa poistetaan rajoitukset vuokrattujen ajoneuvojen käytöltä, liikenteenharjoittajille sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset ovat alhaiset. Kansallisille viranomaisille saattaa aiheutua joitakin täytäntöönpanokustannuksia, jotka liittyvät sen estämiseen, että yritykset ulosliputtavat koko kalustonsa alhaisen verotuksen maihin ja vuokraavat sen niistä takaisin. Olemassa olevien täytäntöönpanojärjestelmien, kuten maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU), käytön olisi rajoitettava lisäkustannuksia.</p> <p>Esiin on tuotuja pelkoja negatiivisista vaikutuksista työoloihin. Ne liittyvät siihen, että odotetaan suurempia kilpailupaineita avoimimmilla markkinoilla ja että laitton kilpailu omaan lukuun toimivien liikenteenharjoittajien puolelta voi lisääntyä. (Näitä pelkoja ei ilmene maissa, joissa ei ole rajoituksia.) Jos sallitaan jossakin toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö, tieliikenteen lainsäädännön noudattamisen valvomisesta voi tulla vaikeampaa.</p>
<p>Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset?</p>
<p>Vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käytön mahdollistaminen esimerkiksi sallimalla tilapäinen rajojen yli tapahtuva vuokraus voi tavaraliikenteen alalla auttaa yrityksiä (suurimmaksi osaksi pk-yrityksiä) säästämään kustannuksia sekä lisäämään joustavuuttaan ja tuottavuuttaan. Sama koskee pk-yrityksiä omaan lukuun toimivien liikenteenharjoittajien keskuudessa. Ne eivät tällä hetkellä voi käyttää vuokrattuja tavarankuljetusajoneuvoja. Ajoneuvojen vuokrausala koostuu myös pääasiassa pk-yrityksistä, jotka voivat lisätä tuottavuuttaan.</p>
<p>Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia?</p>
<p>Koska vuokrattujen ajoneuvojen käyttöaste on korkea, mitä enemmän vuokrattuja ajoneuvoja käytetään, sitä pienempi määrä ajoneuvoja tarvitaan kaikkien kuljetusten toteuttamiseen. Vaihtoehdossa 1c tämän odotetaan johtavan 18 miljoonan euron menetyksiin ajoneuvoveroissa eri puolilla EU:ta. Samaan aikaan liikenteenharjoittajien ja autojen vuokrausyritysten suuremmasta tuottavuudesta odotetaan saatavan 67 miljoonan euron lisäys yritysverotuloihin. Näin ollen nettoverotulojen odotetaan lisääntyvän noin 49 miljoonalla eurolla.</p> <p>Sääntöjen noudattamisen valvonnasta voi aiheutua rajallisia kustannuksia, jotka liittyvät sen estämiseen, että</p>

yritykset ulosliputtavat koko kalustonsa alhaisen verotuksen maihin ja vuokraavat ajoneuvot niistä takaisin uusittavilla lyhyen ajan sopimuksilla (katso edellä).
Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?
Ei.
Suhteellisuusperiaate
Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi.
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?
Direktiivissä on uudelleentarkastelua koskeva lauseke, jonka mukaan komissio toimittaa kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista viimeistään viiden vuoden kuluttua täytäntöönpanon määräajan jälkeen.