

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2020/1055,****15. juuli 2020,****millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,<sup>(1)</sup>võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,<sup>(2)</sup>toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt<sup>(3)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 1071/2009<sup>(4)</sup> ja (EÜ) nr 1072/2009<sup>(5)</sup> rakendamisest saadud kogemused on näidanud, et kõnealustes määrustes sätestatud normide puhul on mitmes küsimuses paranemisruumi.
- (2) Senini, ja kui riigisisestest õigusaktides ei ole sätestatud teisiti, ei ole kohaldatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni. Suurenenud on selliste ettevõtjate arv, kes tegelevad nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste vedudega. Selle tulemusena on mitu liikmesriiki otsustanud kohaldada nende ettevõtjate suhtes määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid. Kõnealust määrust tuleks muuta, et vältida võimalikke seaduselünki ning ühtsete normide kehtestamise teel tagada ainult kaupade veoks ette nähtud ja mitte üle 3,5-tonnise lubatud täismassiga mootorsõidukeid kasutava sektori professionaalsemaks muutmise miinimumtase ja seeläbi ühtlustada kõikide ettevõtjate konkurentsitingimusi. Kutsealale juurdepääsu nõuded peaksid muutuma kohustuslikuks ettevõtjate jaoks, kes kasutavad rahvusvahelises transpordis mootorsõidukeid või autoronge, mis on ette nähtud ainult kaupade veoks ja mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni.
- (3) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1072/2009 on teatavad rahvusvahelised kaubaveod vabastatud Euroopa autoveoturule sisenemiseks ühenduse tegevusloast. Kõnealuse turu korralduse raames peaksid kaupade autoveo-ettevõtjad, kes veavad kaupu mootorsõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni, olema vabastatud ühenduse tegevusloast või muust veoloast.
- (4) Kuiigi sõidukid, mille suurim lubatud täismass ei ületa teatavat künnist, jäävad määruse (EÜ) nr 1071/2009 kohaldamisalast välja, antakse kõnealuse määrusega liikmesriikidele võimalus kohaldada selliste sõidukite suhtes teatavaid või kõiki määruse sätteid.
- (5) Praegu on liikmesriikidel õigus kehtestada autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsuks lisanõudeid võrreldes määruses (EÜ) nr 1071/2009 täpsustatud nõuetega. See võimalus ei ole osutunud vajalikuks, et reageerida pakilistele vajadustele, ja on põhjendanud nimetatud juurdepääsu nõuetes erinevusi. Seepärast tuleks selline olukord lõpetada.

<sup>(1)</sup> ELT C 197, 8.6.2018, lk 38.

<sup>(2)</sup> ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 153, 7.5.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 9. juuli 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

<sup>(5)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

- (6) Et võidelda nn varifirmade nähtuse vastu ning tagada siseturul aus konkurents ja võrdsed tegutsemistingimused, on vaja tagada, et liikmesriigis asutatud autoveo-ettevõtjad asuksid tegelikult ja pidevalt selles liikmesriigis ning juhiks sealt oma veotegevust. Seepärast ja kogemusi arvestades on vaja täpsustada tegeliku ja stabiilse asukoha olemasolu sätteid ning need rangemaks muuta, vältides samal ajal ebaproportsionaalse halduskoormuse tekitamist.
- (7) Asukohaliikmesriigis tegelik ja pidev asumine tähendab eelkõige seda, et ettevõtja teeb vedusid selles liikmesriigis paiknevate asjakohaste tehniliste vahendite abil.
- (8) Määrusega (EÜ) nr 1071/2009 kohustatakse ettevõtjaid tegelikult ja pidevalt tegutsema asukohaliikmesriigis paiknevas asjakohase tehnilise varustuse ja taristuga tegevuskohas ning võimaldatakse kehtestada riigi tasandil lisanõudeid, millest kõige tavalisem on asukohaliikmesriigis asuvate parkimisalade olemasolu nõue. Sellised ebaühtlaselt rakendatavad nõuded ei ole olnud piisavad tegeliku seotuse tagamiseks asjaomase liikmesriigiga, et tõhusalt võidelda varifirmadega ning vähendada ohtu, et süstemaatiliselt tehakse kabotaažvedusid ja kasutatakse nn rändavaid juhte, kes hangitakse ettevõttest, kuhu sõidukid ei naase. Võttes arvesse, et siseturu nõuetekohaseks toimimiseks transpordisektoris võivad olla vajalikud asutamisoigust ja teenuste osutamist käsitlevad erinormid, on asjakohane täiendavalt ühtlustada asukohanõudeid ja muuta rangemaks nõuded seoses veoettevõtja kasutatavate sõidukite olemasoluga asukohaliikmesriigis. Selge minimaalse ajavahemiku määratlemine sõiduki kohustuslikuks tagasipöördumiseks aitab samuti tagada, et selliseid sõidukeid on võimalik nõuetekohaselt hooldada asukohaliikmesriigis asuva tehnilise varustusega, ning hõlbustab kontrollimist.

Selliste tagasipöördumiste tsüklil tuleks sünkroniseerida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006 <sup>(6)</sup> sätestatud veoettevõtja kohustusega korraldada oma tegevus sellisel, et sõidukijuht saab naasta koju vähemalt iga nelja nädala järel, nii et mõlemad kohustused on võimalik täita juhi naasmisega koju koos sõidukiga vähemalt iga teise neljanädalase tsükli lõpuks. Selline sünkroniseerimine tugevdab juhi õigust naasta koju ja vähendab ohtu, et sõiduk peab naasma ainult kõnealuse uue asukohanõude täitmiseks. Asukohaliikmesriiki tagasipöördumise nõue ei tohiks siiski eeldada teatava arvu vedude tegemist asukohaliikmesriigis või muul viisil kitsendada vedajate võimalust osutada teenuseid kogu siseturu ulatuses.

- (9) Niivõrd kui juurdepääs autoveo-ettevõtja tegevusalale sõltub asjaomase ettevõtja heast mainest, on vaja selgitusi seoses inimestega, kelle tegevust tuleb arvesse võtta, haldusmenetlustega, mida tuleb järgida, ja ooteaegadega, mis on seotud parandusmeetmetega, kui veokorraldaja on hea maine kaotanud.
- (10) Kuna riigisiseste maksuõiguse normide rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada ausa konkurentsi tingimusi autoveoturul, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (11) Kuna kaupade autovedude sektori töötajate lähetamist ja kabotaaživedusid käsitlevate liidu õigusnormide ning lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada autovedude turgu ja töötajate sotsiaalkaitset, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (12) Arvestades seda, kui oluline on aus konkurents siseturul, tuleks kõnealuse küsimusega seotud liidu normide, sealhulgas turulepääsu nõuete, nagu kabotaažireeglite rikkumisi võtta arvesse veokorraldajate ja veoettevõtjate hea maine hindamisel. Komisjoni volitusi määratleda asjakohaste rikkumiste raskusaste tuleks vastavalt selgitada.
- (13) Riikide pädevatel asutustel on olnud raskusi nende dokumentide kindlaksmääramisel, mida ettevõtjad võivad oma finantssuutlikkuse tõendamiseks esitada, eelkõige kinnitatud raamatupidamise aastaaruannete puudumisel. Selgitada tuleks ka norme, mis käsitlevad finantssuutlikkuse tõendamiseks nõutavaid tõendeid.

<sup>(6)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (14) Kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevatel ettevõtjatel, kes kasutavad rahvusvahelistel vedudel mootorsõidukeid või autoronge, mis on ette nähtud ainult kaupade veoks, ning mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, peaks olema minimaalne finantssuutlikkus, millega tagada, et neil on olemas vahendid vedude stabiilseks ja pikaajaliseks korraldamiseks. Kuna aga selliste sõidukitega tehtavad veod on üldiselt piiratud mahuga, peaksid vastavad finantssuutlikkuse nõuded olema leebemad kui need, mida kohaldatakse ettevõtjate suhtes, kes kasutavad sellest ülempiirist suurema lubatud täismassiga sõidukeid. Autoronge tuleks võtta arvesse nõutava finantssuutlikkuse kindlaksmääramisel. Pädev asutus peaks kohaldama rahalise nõude kõrgemat määra, kui autorongi lubatud täismass ületab 3,5 tonni.
- (15) Selleks et säilitada ja luua ettevõtjate jaoks kõrgeid standardeid, samas tekitamata negatiivset mõju autovedude siseturule, tuleks liikmesriikidel lubada kohaldada raskeveokite kasutamisel ettenähtud rahalisi nõudeid ka nende territooriumil asuvate ettevõtjate suhtes seoses sõidukitega, lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni.
- (16) Selleks et tagada autovedude sektori usaldusväärsus ja parandada võlgnevuste kogumist avalik-õiguslike asutuste jaoks, peaks liikmesriikidel olema võimalus nõuda maksekohustuste täitmist riigiasutuste ees, näiteks käibemaksu võlad ja sotsiaalkindlustusmaksed, ning nõuda, et ettevõtjate suhtes ei rakendata menetlusi, mis on algatatud nende vara kaitsmiseks.
- (17) Riiklikes elektroonilistes registrites sisalduv teave veoettevõtjate kohta peaks olema võimalikult täielik ja ajakohane, et asjakohaste normide täitmise tagamise eest vastutavatel riigiasutustel oleks uurimiselust ettevõtjatest piisav ülevaade. Eelkõige peaks teave ettevõtjate käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbrite ja ettevõtjate riskiaseme kohta võimaldama paremini tagada määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 sätete riigisisest ja piiriülest täitmist. Seepärast tuleks riiklike elektroonilisi registreid käsitlevaid norme vastavalt muuta.
- (18) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamise volitused, et võtta muu hulgas vastu teiste liikmesriikide elektrooniliste registreite elektroonilise kasutamise tehniline kord. See võib hõlmata vajalikke menetlusi, et tagada teedel korraldatavate kontrollide käigus pädevate asutuste juurdepääs ettevõtja ühtlustatud riskiasemele vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ<sup>(7)</sup> artiklile 9. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>(8)</sup>.
- (19) Määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas esitatud, igapäevase sõiduaja ületamisega seotud kõige raskema rikkumise määratlus ei ole vastavuses määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud kehtiva asjakohase sättega. See vastuolu tekitab ebakindlust ja eri tavasid riikide ametiasutuste vahel ning põhjustab raskusi kõnealuste sätete täitmise tagamisel. Seepärast tuleks seda määratlust selgitada, et tagada kahe määruse vaheline kooskõla.
- (20) Vastuvõttvas liikmesriigis mitteresidendist vedajate poolt ajutiselt tehtavaid riigisiseseid vedusid („kabotaažveod“) käsitlevad normid peaksid olema selged, lihtsad ja nende täitmise tagamine kerge, säilitades samal ajal siiani saavutatud liberaliseerimise taseme.
- (21) Kabotaažveod peaksid aitama suurendada raskeveokite täitvuse määra ja vähendada tühisõite, ning need peaksid olema lubatud seni, kuni neid ei tehta viisil, mis paneb vastuvõttvas liikmesriigis aluse alalisele või pidevale tegevusele. Selle tagamiseks, et kabotaažvedusid ei tehtaks viisil, mis paneb aluse alalisele ja pidevale tegevusele, ei tohiks vedajatel lubada teha kabotaažvedu samas liikmesriigis teatava aja jooksul pärast kabotaažveo perioodi lõppu.

(7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

(8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamise volituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (22) Kuigi nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>(9)</sup> artiklis 4 sätestatud turu edasine avamine võrreldes kabotaažvedudega määruses (EÜ) nr 1072/2009 on aidanud edendada kombineeritud transporti ja see tuleks põhimõtteliselt säilitada, on vaja tagada, et seda ei kuritarvitata. Kogemused näitavad, et osutatud sätet on liidu teatavates osades kasutatud süstemaatiliselt, et hoida kõrvale kabotaažvedude ajutisest olemusest ning seda on kasutatud alusena sõidukite pidevaks kohalolekuks muus liikmesriigis kui ettevõtja asukohaliikmesriik. Sellised ebaausad tavad võivad põhjustada sotsiaalset dumpingut ja ohustada kabotaažvedude puudutava õigusraamistiku järgimist. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalus teha erandeid direktiivi 92/106/EMÜ artiklist 4 ja kohaldada selliste probleemide lahendamiseks määruse (EÜ) nr 1072/2009 kabotaažvedude sätteid, kehtestades proportsionaalse piirangu sõidukite pidevale kohalolekule nende territooriumil.
- (23) Õigusnormide täitmise tulemuslik ja tõhus tagamine on üks eeldusi siseturul ausa konkurentsi tagamiseks. Õigusnormide täitmise tagamise vahendite edasine digiteerimine on vajalik selleks, et suurendada selle suutlikkust, vähendada rahvusvaheliste veoettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate tarbetut halduskoormust, paremini jälgida suure riskiga veoettevõtjaid ning avastada pettusi. Selgitada tuleks, milliste vahendite abil saavad autoveo-ettevõtjad tõendada kabotaažvedusid käsitlevate õigusnormide täitmist. Teedel korraldatavad kontrollid peaksid põhinema veodokumentidel ja, kui need on olemas, sõidumeeriku andmetel. Et lihtsustada asjakohaste tõendite esitamist ja nende käsitlemist pädevate asutuste poolt tuleks elektroonilise veoteabe kasutamist ja edastamist käsitada õigusnormide täitmise tõendamise vahenditena. Sel eesmärgil kasutatav formaat peaks tagama usaldusväärsuse ja autentsuse. Arvestades seda, et veo- ja logistikavaldkonnas kasutatakse üha rohkem tõhusat elektroonilist teabevahetust, on oluline tagada õigusraamistike sidusus ja kehtestada sätteid, mis käsitlevad haldusmenetluste lihtsustamist.
- (24) Rahvusvahelist vedu käsitlevate õigusnormide sihtrühm on veoettevõtjad, keda nende poolt toime pandud rikkumiste tagajärjed mõjutavad. Selleks et vältida autoveo-ettevõtjatelt lepingulisi veoteenuseid tellivate ettevõtjate poolset kuritarvitamist, peaksid liikmesriigid kehtestama selged ja prognoositavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, pea- ja alltöövõtjatele juhul, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaomaseid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitud veoteenuste puhul pannakse toime määruse (EÜ) nr 1072/2009 rikkumisi.
- (25) Olulist rolli liikmesriikide abistamisel käesoleva määruse normide nõuetekohasel rakendamisel täidab Euroopa Tööjõuamet, kelle tegevuse ulatus, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1149<sup>(10)</sup> artikli 1 lõikes 4, hõlmab määrust (EÜ) nr 1071/2009. Eelkõige hõlmab see roll kooskõlastatud kontrolle, koostöö hõlbustamist ja teabe vahetust liikmesriikide vahel, parimate tavade edendamist ning jagamist, võimekuse suurendamise toetamist, koolitamist ning teadlikkuse suurendamise kampaaniaid.
- (26) Selleks et võtta arvesse turumuutusi ja tehnika arengut, tuleks komisjonile anda õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaselt vastu õigusakte, et muuta määruse (EÜ) nr 1071/2009 I, II ja III lisa ning muuta määruse (EÜ) nr 1072/2009 I, II ja III lisa. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes<sup>(11)</sup> sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (27) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt ühtlustatuse taseme kehtestamine teatavates valdkondades, mida siiani pole liidu õigusega ühtlustatud, eelkõige kui see puudutab väikeste tarbesõidukitega teostavaid vedusid ja õigusnormide täitmise tagamise tavasid, ning konkurentsitingimuste ühtlustamist ja täitmise tagamise parandamist, ei

<sup>(9)</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

<sup>(10)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega asutatakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

<sup>(11)</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

suuda liikmesriigid taotletava eesmärgi olemuse ja autovedude piiriülese olemuse tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab neid paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (28) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012<sup>(12)</sup> tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

#### Määruse (EÜ) nr 1071/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 1071/2009 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

- a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning kes tegelevad ainult riigisiseste vedudega oma asukohaliikmesriigis;“;

- b) lisatakse järgmine punkt:

„aa) kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni;“;

- c) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) ettevõtjate suhtes, kes osutavad sõitjate autoveo teenuseid ainult mitteärilisel eesmärgil või kelle põhitegevus ei ole sõitjate autovedu;“;

- d) lisatakse järgmine lõik:

„Esimese lõigu punkti b kohaldamisel tuleb autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest või omal kulul ning mille eest ei saada otseselt ega kaudset tasu ja mis ei too otseselt ega kaudselt kaasa tulu sõidukijuhile või teistele isikutele ning mis ei ole seotud kutsetegevusega, käsitada üksnes mitteärilisel eesmärgil tehtava veona.“

- 2) Artikli 3 lõige 2 jäetakse välja.

- 3) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

#### Asukohanõuet käsitlevad tingimused

1. Artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõuete täitmiseks peab ettevõtja asukohaliikmesriigis:

- a) omama ruume, kus tal on võimalik pääseda juurde oma põhiliste äridokumentide kas elektroonilisel või muul kujul originaalidele – eelkõige tema veolepingud, ettevõtja käsutuses olevate sõidukitega seonduvad dokumendid, raamatupidamisdokumendid, personalijuhtimisega seotud dokumendid, töölepingud, sotsiaalkindlustuse dokumendid, juhtide lähetamise andmeid sisaldavad dokumendid, sõidu- ja puhkeaja kohta andmeid sisaldavad dokumendid ning kõik muud dokumendid, millele pädev asutus peab juurde pääsema, et kontrollida käesoleva määrusega ette nähtud tingimuste täitmist;

- b) korraldama oma sõidukipargi tegevust selliselt, et oleks tagatud ettevõtja käsutuses olevate rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate sõidukite tagasipöördumine ühte selles liikmesriigis asuvasse tegevuskohta vähemalt kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest;

<sup>(12)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2008/49/EÜ (IMI määrus) (ELT L 316, 14.11.2012, lk 1).

- c) olema kantud kõnealuse liikmesriigi äriregistrisse või samalaadsesse registrisse, kui seda nõutakse riigisisestes õigusaktides;
- d) olema tulumaksukohustuslane ning tal peab olema käibemaksukohustuslase kehtiv registreerimisnumber, kui seda nõutakse riigisisestes õigusaktides;
- e) omama pärast loa saamist oma käsutuses üht või mitut sõidukit, mis on immatrikuleeritud või suunatud ringlusse ja millele on antud kasutamisluba kooskõlas vastava liikmesriigi õigusaktidega, hoolimata sellest, kas need sõidukid kuuluvad täielikult temale või on tema käsutuses näiteks järelmaksu- või rendi- või liisinglepingu alusel;
- f) juhtima tegelikult ja pidevalt oma haldus- ja äritegevust asjakohase varustuse ja vahenditega sisustatud punktis a osutatud ruumides, mis asuvad selles liikmesriigis ning korraldada tegelikult ja pidevalt oma vedusid, kasutades punktis g osutatud sõidukeid ning selles liikmesriigis paiknevat asjakohast tehnilist varustust;
- g) omama oma pidevas käsutuses sõidukeid, mis vastavad punktis e sätestatud tingimustele, ja juhte, kelle tavaline tugipunkt on selles liikmesriigis paiknevas tegevuskohas, ning nende arv on mõlemal juhul proportsionaalne ettevõtja poolt tehtavate vedude mahuga.
2. Lisaks lõikes 1 sätestatud nõuetele võivad liikmesriigid nõuda, et ettevõtjal oleks asukohaliikmesriigis:
- a) ettevõtja tegevuse mahuga proportsionaalne ja nõuetekohase ettevalmistusega halduspersonal ettevõtja ruumides või veokorraldaja, kes on tavalisel tööajal kättesaadav;
- b) ettevõtja tegevuse mahuga proportsionaalne tegevuseks vajalik taristu, mis ei ole lõike 1 punktis f osutatud tehniline varustus, sealhulgas kontor, mis on tavalisel tööajal avatud.“
- 4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:
- a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:
- i) teine lõik asendatakse järgmisega:
- „Kui liikmesriik otsustab, kas ettevõtja vastab nimetatud tingimusele, võtab ta arvesse ettevõtja, tema veokorraldajate, tegevdirektori ja liikmesriigi poolt määratavate asjakohaste isikute tegevust. Kui käesolevas artiklis viidatakse süüdimõistmisele, karistusele või rikkumisele, hõlmab see ettevõtja enda, tema veokorraldajate, tegevdirektori ja liikmesriigi poolt määratud asjakohaste isikute süüdimõistmist, karistusi või rikkumisi.“;
- ii) kolmanda lõigu punkti a alapunkti vi lõpust jäetakse välja sõna „ning“;
- iii) kolmanda lõigu punkti a lisatakse järgmine alapunkt:
- „vii) maksuõigus, ning“;
- iv) kolmanda lõigu punkti b lisatakse järgmised alapunktid:
- „xi) töötajate lähetamist autovedude sektoris;
- xii) lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatavat õigust;
- xiii) kabotaažvedu.“;
- b) lõige 2 asendatakse järgmisega:
- „2. Lõike 1 kolmanda lõigu punkti b kohaldamisel, kui veokorraldaja või veoettevõtja on ühes või enamas liikmesriigis süüdi mõistetud raskes kuriteos või talle on määratud karistus IV lisas esitatud liidu normide kõige raskemate rikkumiste eest, viib asukohaliikmesriigi pädev asutus asjakohaselt ja õigeaegselt läbi haldusmenetluse, mis vajaduse korral hõlmab asjaomase ettevõtja valduste kohapealset kontrolli.
- Vastavalt olukorrale on veokorraldajal või veoettevõtja muudel seaduslikel esindajatel õigus esitada haldusmenetluse käigus omapoolseid märkusi ja selgitusi.

Haldusmenetluse käigus hindab pädev asutus seda, kas konkreetsete asjaolude tõttu kujutaks hea maine kaotamine endast antud juhul ebaproportsionaalset meedet. Selle hindamise puhul võtab pädev asutus arvesse lõike 1 kolmandas lõigus osutatud riigisiseste ja liidu normide raskete rikkumiste arvu, samuti IV lisas esitatud liidu normide kõige raskemate rikkumiste arvu, mille eest veokorraldaja või veoettevõtja on süüdi mõistetud või talle karistus määratud. Igat sellist järeldust tuleb nõuetekohaselt põhjendada.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne, otsustab ta, et asjaomase ettevõtja maine on jätkuvalt hea. Sellise otsuse põhjendused kantakse riiklikku registrisse. Selliste otsuste arv märgitakse artikli 26 lõikes 1 osutatud aruandesse.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine ei oleks ebaproportsionaalne, viib süüdimõistmine või karistus hea maine kaotamiseni.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse lõike 1 kolmanda lõigu punktis b osutatud liidu normide raskete rikkumiste kategooriate, liikide ja raskusastmete loetelu, mis lisaks IV lisas esitatud rikkumistele võivad viia hea maine kaotamiseni. Liikmesriigid võtavad nimetatud rikkumisi käsitlevat teavet, sealhulgas teistelt liikmesriikidelt saadud teavet arvesse artikli 12 lõike 1 kohaste kontrollidega seotud prioriteetide seadmisel.

Sel eesmärgil komisjon

- a) kehtestab kõige sagedamini esinevate rikkumiste kategooriad ja liigid;
- b) määratleb rikkumiste raskusastme vastavalt sellele, kui suur on nende poolt surma või tõsiste vigastuste põhjustamise oht ja kui palju need võivad moonutada konkurentsi autoveoturul, sealhulgas halvendada veosektori töötajate töötingimusi;
- c) määrab kindlaks rikkumiste sageduse, mille ületamisel loetakse korduvad rikkumised raskemateks rikkumisteks, võttes arvesse veokorraldaja korraldatud vedudel kasutatavate sõidukite arvu.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“

5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 3 lõike 1 punktis c sätestatud nõude täitmiseks suudab ettevõtja majandusaasta jooksul pidevalt täita oma finantskohustusi. Ettevõtja tõendab audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruandega, et tema käsutuses on igal aastal omakapitali kokku vähemalt

- a) 9 000 eurot esimese kasutatava sõiduki kohta;
- b) 5 000 eurot iga kasutatava lisasõiduki või autorongi kohta, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, ning
- c) 900 eurot iga kasutatava lisasõiduki või autorongi kohta, mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni.

Kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevad ettevõtjad, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, tõendavad audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruannetega, et nende käsutuses on igal aastal omakapitali kokku vähemalt

- a) 1 800 eurot esimese kasutatava sõiduki kohta, ja
- b) 900 eurot iga kasutatava lisasõiduki kohta.

Liikmesriigid võivad nõuda, et nende territooriumil asukohta omav ettevõtja tõendab, et nende sõidukite puhul on tema käsutuses sama suur omakapitali summa nagu esimeses lõigus osutatud sõidukite puhul. Sellisel juhul teatab asjaomase liikmesriigi pädev asutus sellest komisjonile ning komisjon teeb selle teabe avalikkusele kättesaadavaks.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Lisaks lõikes 1 sätestatud nõuetele võivad liikmesriigid nõuda, et ettevõtjal, veokorraldajal või muul liikmesriikide määratud asjakohasel isikul ei tohi avalik-õiguslike asutuste ees olla muid kui isiklike tasumata võlgu ning et ta ei tohi olla pankrotis või maksejõuetus- või likvideerimismenetluses.“;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Erandina lõikest 1 võib pädev asutus nõustuda või nõuda, et ettevõtja tõendaks oma finantssuutlikkust pädeva asutuse määratud tõendiga, nagu näiteks pangatagatis või kindlustus, sealhulgas kutsealane vastutuskindlustus ühelt või mitmelt pangalt või muult finantsasutuselt, muu hulgas kindlustusandjalt, või muud liiki siduv dokument, millega antakse ettevõtjale solidaartagatis lõikes 1 märgitud summade kohta.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Erandina lõikest 1 võib pädev asutus ettevõtja registreerimise aasta kinnitamata raamatupidamise aastaaruande puudumisel nõustuda, et ettevõtja tõendab oma finantssuutlikkust tõendiga, nagu näiteks pangatagatis, finantsasutuse väljastatud dokument, millega antakse ettevõtjale juurdepääs krediidile, või muu siduv dokument, mille on määranud pädev asutus ja mis tõendab, et ettevõtja käsutuses on lõikes 1 märgitud summad.“

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Liikmesriigid võivad toetada jätkuõpet I lisa loetletud ainevaldkondades iga kolme aasta järel, tagamaks et lõikes 1 osutatud isik või isikud on piisavalt kursis oma valdkonnas toimuva arenguga.“;

b) lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 24a vastu delegeeritud õigusakte I, II ja III lisa muutmiseks, et kohendada neid turumuutuste ja tehnika arenguga.“

7) Artiklisse 9 lisatakse järgmine lõik:

„Selleks, et anda tegevusluba kaupade autoveo-ettevõtjale, kes kasutab üksnes mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, võivad liikmesriigid vabastada artikli 8 lõikes 1 osutatud eksamist isikud, kes suudavad tõendada, et nad on kümne aasta jooksul enne 20. augustit 2020 pidevalt juhtinud sama liiki ettevõtja tegevust.“

8) Artikli 11 lõike 4 kolmas lõik jäetakse välja.

9) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Pädevad asutused jälgivad korrapäraselt, et nende poolt autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsema lubatud ettevõtjad vastavad pidevalt käesoleva määruse artiklis 3 sätestatud nõuetele. Selleks teevad liikmesriigid kontrollle, sealhulgas asjakohasel juhul kohapealseid kontrollle asjaomase ettevõtja valdustes, keskendudes ettevõtjatele, kellele on määratud kõrgem riskiaste. Sel eesmärgil hõlmavad liikmesriigid riskiastme hindamise süsteemiga, mille nad on kehtestanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (\*) artikli 9 kohaselt, kõik käesoleva määruse artiklis 6 määratletud rikkumised.“

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autoveodega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“;



b) lõike 2 teine lõik jäetakse välja.

10) Artikli 13 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) juhul kui finantsstabiilsuse nõue ei ole täidetud, ei tohi tähtaeg ületada kuut kuud, et näidata, et kõnealust nõuet täidetakse jälle pidevalt.“

11) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 1 lisatakse järgmine lõik:

„Pädev asutus ei taasta veokorraldaja head mainet enne ühe aasta möödumist alates hea maine kaotamise kuupäevast ega mingil juhul enne, kui veokorraldaja tõendab, et on läbinud vähemalt kolm kuud kestva asjakohase koolituse või teinud eksami käesoleva määruse I lisa I osas loetletud ainevaldkondades.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Juhul kui ja seni, kuni ei võeta parandusmeetmeid vastavalt asjakohastele riigisisestele sätetele ja käesoleva artikli lõikele 1, ei kehti sobimatuks kuulutatud veokorraldaja ametialase pädevuse tunnistus, millele on osutatud artikli 8 lõikes 8, mitte üheski liikmesriigis.“

12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

i) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) artiklis 3 sätestatud hea maine ja ametialase pädevuse nõuetele vastavate veokorraldajate nimed või vajaduse korral seadusliku esindaja nimi;“;

ii) lisatakse järgmised punktid:

„g) artikli 5 lõike 1 punkti g kohaselt ettevõtja käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbrid;

h) eelmise kalendriaasta 31. detsembril ettevõtja juures töötanud inimeste arv, mis kantakse riiklikku registrisse hiljemalt iga aasta 31. märtsiks;

i) ettevõtja riskiaste vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikele 1.“;

iii) teine, kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Esimese lõigu punktides a–d osutatud andmetele tagatakse avalikkuse juurdepääs kooskõlas isikuandmete kaitse valdkonnas kohaldatavate sätetega.“

Liikmesriigid võivad hoida esimese lõigu punktides e–i osutatud andmeid eraldi registrites. Sellisel juhul on kõikidel kõnealuse liikmesriigi pädevatel asutustel punktides e ja f osutatud andmetele otsene juurdepääs või need tehakse neile kättesaadavaks taotluse korral. Soovitav teave esitatakse viie tööpäeva jooksul pärast vastava taotluse kättesaamist.

Esimese lõigu punktides g, h ja i osutatud andmetele tagatakse maanteekontrollide käigus pädevate asutuste juurdepääs hiljemalt 12 kuud pärast lõike 6 kohaselt vastu võetud rakendusakti jõustumist, milles täpsustatakse funktsioone, mis võimaldavad pädevatele asutustele andmetele juurdepääsu teedel korraldatavate kontrollide käigus.

Muudele kui pädevatele asutustele tagatakse juurdepääs esimese lõigu punktides e–i osutatud andmetele ainult siis, kui neile asutustele on antud nõuetekohane volitus teostada järelevalvet ja määrata karistusi autoveosektoris ning kui nende ametnikel on vaikumiskohustus või neile kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus.“;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks et kõik andmed oleksid riiklikus elektroonilises registris ajakohastatud ja täpsed.“;

c) lõikesse 6 lisatakse järgmised lõigud:

„Hiljemalt 14 kuud pärast direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikes 1 osutatud riskiastme arvutamise ühtset valemit käsitleva rakendusakti vastuvõtmist võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega täpsustatakse funktsioone, mis võimaldavad pädevatele asutustele teedel korraldatavate kontrollide käigus juurdepääsu lõike 2 esimese lõigu punktides g, h ja i osutatud andmetele.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

d) lõige 7 jäetakse välja.

13) Artikkel 18 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 18

#### **Liikmesriikidevaheline halduskoostöö**

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega seoses käesoleva määruse kohaldamisega. Liikmesriigid edastavad komisjonile nende riikliku kontaktpunkti nime ja aadressi hiljemalt 4. detsembril 2011. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

2. Liikmesriikide pädevad asutused teevad tihedat koostööd ning annavad kiiresti üksteisele vastastikust abi ja kogu asjakohast teavet, et hõlbustada käesoleva määruse rakendamist ja täitmise tagamist.

3. Liikmesriikide pädevad asutused vahetavad teavet artikli 6 lõikes 2 osutatud rasketes rikkumistes süüdimõistmiste ning nende eest määratud karistuste kohta. Liikmesriik, kes saab teate artikli 6 lõikes 2 osutatud raske rikkumise kohta, millele on järgnenud süüdimõistev kohtuotsus või mille tõttu on määratud karistus teises liikmesriigis kahe eelneva aasta jooksul, kannab selle rikkumise oma riiklikusse elektroonilisse registrisse.

4. Liikmesriigid vastavad teiste liikmesriikide kõikide pädevate asutuste teabenõuetele ning teevad kontrolle, inspekteerimisi ja uurimisi seoses artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõude täitmisega nende territooriumil asutatud autoveo-ettevõtjate poolt. Sellised teabenõuded võivad hõlmata juurdepääsu dokumentidele, mis on vajalikud, et tõendada artiklis 5 sätestatud tingimuste täitmist. Liikmesriikide pädevate asutuste teabenõuded peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud. Selleks peavad teabenõuded sisaldama usaldusväärseid tõendeid artikli 3 lõike 1 punkti a võimaliku rikkumise kohta, nimetama nõude eesmärgi ja täpsustama piisavalt üksikasjalikult, millist teavet ja dokumente taotletakse.

5. Liikmesriigid esitavad teiste liikmesriikide poolt lõike 4 kohaselt taotletud teabe 30 tööpäeva jooksul alates taotluse saamisest. Liikmesriigid võivad omavahel kokku leppida lühema ajavahemiku.

6. Kui teabenõude saanud liikmesriik leiab, et see ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul alates teabenõude saamisest. Teabenõude esitanud liikmesriik peab seda täiendavalt põhjendama. Kui teabenõude esitanud liikmesriik ei suuda seda täiendavalt põhjendada, võib teabenõude saanud liikmesriik taotluse tagasi lükata.

7. Kui teabenõude täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline, teatab asjaomane teabenõude saanud liikmesriik sellest koos põhjendustega teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul alates teabenõude saamisest. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel aru, et leida igale tõstatatud probleemile lahendus. Kui teabenõude esitanud liikmesriigile esitatakse teave pidevalt hilinemisega, antakse sellest teada komisjonile, kes võtab vajalikke meetmeid.

8. Lõikes 3 osutatud teabevahetus toimub sõnumite vahetamise süsteemi Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU) kaudu, mis loodi komisjoni määrusega (EL) nr 1213/2010 (\*). Lõigetes 4–7 sätestatud halduskoostöö ja vastastikuse abi osutamine liikmesriikide pädevate asutuste vahel toimub siseturu infosüsteemi kaudu, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012 (\*\*). Selleks võib iga liikmesriik määrata pädeva asutusena lõikes 1 osutatud kontaktpunkti, millest teatab komisjonile siseturu infosüsteemi kaudu.

9. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva artikliga neile edastatud teavet kasutatakse üksnes küsimus(t)es, mille jaoks seda taotleti. Isikuandmete igasugune töötlemine peab toimuma üksnes käesoleva määruse järgmise eesmärgil ning toimuma kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679 (\*\*).

10. Vastastikust halduskoostööd tehakse ja haldusabi antakse tasuta.

11. Teabenõue ei takista pädevaid asutusi võtmast asjakohase riigisisese või liidu õiguse sätete kohaselt meetmeid, et uurida ja ennetada käesoleva määruse väidetavaid rikkumisi.

---

(\*) Komisjoni 16. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1213/2010, millega kehtestatakse autoveo-ettevõtjate riiklike elektrooniliste registrite omavahelist ühendamist käsitlevad ühiseeskirjad (ELT L 335, 18.12.2010, lk 21).

(\*\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2008/49/EÜ (IMI määrus) (ELT L 316, 14.11.2012, lk 1).

(\*\*\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“

14) Artiklisse 23 lisatakse järgmised lõigud:

„Erandina artikli 1 lõikest 2 vabastatakse kuni 21. maini 2022 käesoleva määruse sätete kohaldamisest kaupade autoveo-ettevõtjad, kes kasutavad rahvusvahelistel vedudel üksnes mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, välja arvatud juhul, kui asukohaliikmesriigi õigusega ei ole ette nähtud teisiti.

Erandina artikli 16 lõikest 2 kohaldatakse nõuet lisada ettevõtjate riskiaste riiklikesse elektroonilistesse registritesse 14 kuu möödumisel direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikes 1 osutatud ühtse riskiastme arvutamise valemit käsitleva rakendusakti jõustumisest.“

15) Artikkel 24 jäetakse välja.

16) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 24a

#### **Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 8 lõikes 9 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates 20. augustist 2020.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõikes 9 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes (\*) sätestatud põhimõteteiga iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 8 lõike 9 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

---

(\*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

17) Artiklit 25 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (\*) artiklit 4.

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisoluliste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“

18) Artiklit 26 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Aruandlus ja läbivaatamine“;

b) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) käesoleva määruse kohaselt välja antud, peatatud või kehtetuks tunnistatud lubade arvu liikide ja aastate kaupa, tegevusalale sobimatuks tunnistamiste arvu ning kõnealuste otsuste põhjuseid. Aruanded, mis on seotud ajavahemikuga pärast 21. maid 2022 sisaldavad ka järgmiste elementide jaotust:

i) sõitjate autoveo-ettevõtjad;

ii) kaupade autoveo-ettevõtjad, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning

iii) kõik muud kaupade autoveo-ettevõtjad;“;

c) lisatakse järgmised lõiked:

„3. Igal teisel aastal annavad liikmesriigid komisjonile aru nende poolt artikli 18 lõigete 4–9 kohaselt esitatud teabenõuetest, teistelt liikmesriikidelt saadud vastustest ja meetmetest, mida nad on saanud teabe alusel võtnud.

4. Komisjon esitab lõike 3 alusel kogutud teabele ja täiendavatele tõenditele tuginedes hiljemalt 21. augustiks 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule üksikasjaliku aruande, mis käsitleb liikmesriikide halduskoostöö ulatust, kõiki sellega seonduvaid võimalikke puudusi ja võimalikke viise, kuidas koostööd parandada. Selle aruande alusel hindab komisjon, kas on vaja teha ettepanekuid täiendavate meetmete kohta.

5. Komisjon hindab käesoleva määruse rakendamist hiljemalt 21. augustiks 2023 ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

6. Pärast lõikes 5 osutatud aruande esitamist analüüsib komisjon korrapäraselt käesolevat määrust ning esitab selle tulemuste aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

7. Asjakohasel juhul lisatakse lõigetes 5 ja 6 osutatud aruannetele asjaomased seadusandlikud ettepanekud.“

19) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikli 6 lõikes 2 osutatud kõige raskemad rikkumised“;

b) punkti 1 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) maksimaalse igapäevase sõiduaja ületamine igapäevase tööperioodi jooksul 50 % võrra või rohkem.“;

c) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sõidumeeriku ja/või kiiruspiiriku puudumine või pettust võimaldava seadme olemasolu sõidukis ja/või sellise pettust võimaldava seadme kasutamine, millega on võimalik muuta sõidumeeriku ja/või kiiruspiiriku andmeid, või salvestuslehtede või sõidumeerikult ja/või juhikaardilt allalaetud andmete võltsimine.“

#### Artikkel 2

### Määruse (EÜ) nr 1072/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 1072/2009 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõiget 5 muudetakse järgmiselt:

a) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) kuni 20. maini 2022: veoste vedu sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„ca) alates 21. maist 2022: veoste vedu sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni;“.

2) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 kolmas lõik jäetakse välja;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ühenduse tegevusluba ja kinnitatud ära kirjad peavad vastama II lisas ettenähtud näidisele; kõnealuses lisas sätestatakse ka tegevusloa kasutamist reguleerivad tingimused. Need sisaldavad vähemalt kahte I lisas loetletud turvaelementi.

Kui veoste veoks kasutatakse sõidukeid, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni ja mille suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 7 lõike 1 teises lõigus kehtestatud väiksemaid rahalisi nõudeid, kirjutab väljaandev asutus ühenduse tegevusloa või selle kinnitatud ära kirja punkti „erimärkused“: „≤ 3,5 t“.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et kohendada neid tehnika arenguga.“

3) Artikli 5 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et kohendada seda tehnika arenguga.“

4) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Vedajad ei tohi teha sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kabotaažvedusid samas liikmesriigis nelja päeva jooksul pärast nende poolt teostatud kabotaažveo lõppu selles liikmesriigis.“;

b) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„3. Riigisisese kaupade autoveo teenuseid, mida vastuvõtvas liikmesriigis osutab mitteresidendist vedaja, käsitatakse käesoleva määrusega kooskõlas olevatena üksnes juhul, kui vedaja esitab selged tõendid eelnenud rahvusvahelise veo kohta ja iga järgneva teostatud kabotaažveo kohta. Juhul kui enne rahvusvahelist vedu on sõiduk vastuvõtva liikmesriigi territooriumil viibinud neli päeva, esitab vedaja ka selged tõendid kõigi tegevuste kohta, mis teostati kõnealusel perioodil.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„4a. Lõikes 3 osutatud tõendid esitatakse või edastatakse vastuvõtva liikmesriigi volitatud kontrollametnikule nõudmisel ja teel toimuva kontrolli vältel. Tõendid võib esitada või edastada elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud formaati, mida saab arvutites kasutada andmete salvestamiseks ja töötlemiseks, näiteks rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni Genfi lisaprotokolliga seotud elektroonilist saatelehte (CMR), mis käsitleb 20. veebruari 2008. aasta elektroonilist saatelehte (e-CMR). Maantee kontrolli ajal on juhil lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, et esitada enne teel toimuva kontrolli lõppu lõikes 3 osutatud tõendid.“;

d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Vedajal, kellele on asukohaliikmesriigi õigusaktide kohaselt antud õigus osutada selles liikmesriigis rendi või tasu eest artikli 1 lõike 5 punktides a–c täpsustatud autoveoteenuseid, on käesolevas peatükis ette nähtud tingimustel lubatud teha sama liiki kabotaažvedu või kabotaažvedu samasse kategooriasse kuuluvate sõidukitega.“

5) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon tutvub olukorraga eelkõige asjakohaste andmete põhjal ja otsustab pärast konsulteerimist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 (\*) artikli 42 lõike 1 kohaselt loodud komiteega ühe kuu jooksul alates liikmesriigi taotluse kättesaamisest, kas kaitsemeetmed on vajalikud või mitte, ning kui need on vajalikud, võtab need vastu.“

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„7. Lisaks käesoleva artikli lõigetele 1–6 ja erandina direktiivi 92/106/EMÜ artiklist 4 võivad liikmesriigid sätestada, et käesoleva määruse artiklit 8 kohaldatakse vedajatele, kui nad teevad asjaomases liikmesriigis veo alg- või lõppetapi raames maanteevedu, kui see on vajalik, et vältida viimati nimetatud sätte kuritarvitamist, mis seisneb selles, et liikmesriikidevaheliste kombineeritud vedude korral osutatakse vastuvõtvas liikmesriigis maanteeveo alg- ja/või lõppetapi raames piiramatut ja pidevat teenust. Selliste maanteeveo etappide puhul võivad liikmesriigid sätestada käesoleva määruse artikli 8 lõikes 2 sätestatud seitsmepäevases ajavahemikust pikema ajavahemiku ja käesoleva määruse artikli 8 lõikes 2a sätestatud neljapäevases ajavahemikust lühema ajavahemiku. Käesoleva määruse artikli 8 lõike 4 kohaldamine sellistele vedudele ei piira direktiivist 92/106/EMÜ tulenevaid nõudeid. Käesolevas lõikes ette nähtud erandit kasutavad liikmesriigid teavitavad enne vastavate riigisiseste meetmete kohaldamist sellest komisjoni. Nad vaatavad need meetmed vähemalt iga viie aasta järel läbi ja teavitavad komisjoni selle läbivaatamise tulemustest. Nad teevad need reeglid, kaasa arvatud asjaomaste ajavahemike pikkuse, läbipaistval viisil üldsusele kättesaadavaks.“

6) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

#### **Kontrollid**

1. Liikmesriigid tagavad käesolevas peatükis sätestatud kohustuste edasiseks täitmise tagamiseks, et nende territooriumil kohaldatakse järjekindlat riigisisest õigusnormide täitmise tagamise strateegiat. Selles strateegias keskendutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (\*) artiklis 9 osutatud kõrge riskiastmega ettevõtjatele.

2. Liikmesriigid tagavad, et direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 2 ettenähtud kontrollid hõlmavad asjakohasel juhul kabotaažvedude kontrolli.

3. Liikmesriigid korraldavad vähemalt kaks korda aastas kooskõlastatud teel toimuvaid kontrolle kabotaažvedude kontrollimiseks. Selliseid kontrolle teevad samal ajal kahe või enama liikmesriigi ametiasutused, kes vastutavad auto-veoalaste õigusnormide täitmise tagamise eest ja kellest igaüks tegutseb oma territooriumil. Liikmesriigid võivad kõnealused kontrollid ühendada direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 5 sätestatud tegevusega. Vastavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 18 lõikele 1 määratud riiklikud kontaktpunktid vahetavad pärast kooskõlastatud teel toimuvaid kontrolle teavet avastatud rikkumiste arvu ja liigi kohta.

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autoveodudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“

7) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 14a

#### **Vastutus**

Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, peatöövõtjatele ja alltöövõtjatele II ja III peatüki mittejärgimise eest, kui nad olid teadlikud või kõiki asjassepuutuvaid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitavate veoteenustega kaasneb käesoleva määruse rikkumine.

Artikkel 14b

#### **Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4 lõikes 4 ja artikli 5 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates 20. augustist 2020.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 4 lõikes 4 ja artikli 5 lõikes 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasisõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes (\*) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4 lõike 4 ning artikli 5 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavastegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(\*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

8) Artikkel 15 jäetakse välja.

9) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

#### **Aruandlus ja läbivaatamine**

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga teise aasta 31. märtsiks nende vedajate arvu, kes on iga eelneva kahe aasta 31. detsembri seisuga ühenduse tegevuslubade omanikud, ja kinnitatud ära kirjade arvu, mis vastab kõnealusel kuupäeval veonduses kasutatavate sõidukite arvule. Aruanded, mis puudutavad ajavahemikku pärast 20. maid 2022, peavad sisaldama ka nende andmete jaotust autoveo-ettevõtjate kaupa, kes teostavad rahvusvahelisi vedusid üksnes sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning ülejäänud kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa.

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga teise aasta 31. märtsiks mõlemal eelmisel kahel kalendriaastal välja antud juhitunnistuste arvu ja kasutusel olevate juhitunnistuste koguarvu mõlema eelmise kahe kalendriaasta 31. detsembril seisuga. Aruanded, mis puudutavad ajavahemikku pärast 20. maid 2022, peavad sisaldama ka nende andmete jaotust kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa, kes teostavad rahvusvahelisi vedusid üksnes sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning ülejäänud kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile hiljemalt 21. augustiks 2022 oma artikli 10a kohaselt vastu võetud õigusnormide täitmise tagamise strateegia. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga aasta 31. märtsiks eelmisel kalendriaastal vastavalt artiklile 10a võetud sunnimeetmed, sealhulgas asjakohasel juhul tehtud kontrollide arvu. See teave sisaldab kontrollitud sõidukite arvu.
4. Komisjon koostab 21. augustiks 2024 aruande liidu autoveoturu kohta. Aruanne sisaldab turuolukorra analüüsi, sealhulgas hinnangut kontrollide tõhususele, ja analüüsi töötingimuste arengu kohta kutsealal.
5. Komisjon hindab käesoleva määruse rakendamist ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/1055 (\*) muudetud artikli 8 muudatuste mõju hiljemalt 21. augustiks 2023 ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.
6. Pärast lõikes 5 osutatud aruande esitamist analüüsib komisjon korrapäraselt käesolevat määrust ning esitab selle tulemuste aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
7. Asjakohasel juhul lisatakse lõigetes 5 ja 6 osutatud aruannetele ka asjaomased seadusandlikud ettepanekud.

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga (ELT L 249, 31.7.2020, lk 17).“

#### Artikkel 3

#### Määruse (EL) nr 1024/2012 muutmine

Määruse (EL) nr 1024/2012 lisasse lisatakse järgmine punkt:

„15. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (\*): artikli 18 lõige 8.

(\*) ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.“

#### Artikkel 4

#### Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 21. veebruarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. juuli 2020

*Euroopa Parlamendi nimel*

*president*

D.M. SASSOLI

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*

J. KLOECKNER