EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 23.5.2007
KOM(2007) 265 (lõplik)

2007/0099 (COD)

Ettepanek:

# EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta**

**(uuesti sõnastatud)**

(esitanud komisjon)

{SEK(2007) 635}
{SEK(2007) 636}

# SELETUSKIRI

## 1. ETTEPANEKU TAUST

### 1.1. Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Direktiiv 96/26/EÜ (autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta), määrus (EMÜ) nr 881/92, määrus (EMÜ) nr 3118/93, määrus (EMÜ) nr 684/92 ning määrus (EÜ) nr 12/98 (autoveoturule juurdepääsu kohta) moodustavad autoveo siseturu aluse.

Asjaomane õiguslik raamistik on soodustanud siseturu ühtlast arengut. Kõnealuse direktiiviga kehtestati minimaalsed kvaliteedinõuded, mis peavad olema täidetud tegevusalale tulemiseks, samas kui nelja kõnealuse määrusega liberaliseeriti rahvusvahelise autoveo ja reisijate juhuveo teenused ning kehtestati reguleeritud konkurents regulaarse reisijateveo ja mitteresidendist vedajate tehtavate kabotaažvedude osas. Vedajad on oma pakutavaid teenuseid arendanud ja mitmekesistanud, vastates täpsemalt tarbijate vajadustele täppisajastatud teenuste või eriteenuste osas. Sektor tervikuna on hakanud liikuma konsolideerimise suunas pidevalt laieneval turul.

Kogemused on näidanud, et asjaomase õigusliku raamistiku teatavaid meetmeid kohaldatakse ja jõustatakse ebaühtlaselt, sest õigusnormid on ebaselged või puudulikud. Seoses kaupade autoveoga on see nii määruse (EMÜ) nr 881/92, määruse (EMÜ) nr 3118/93 ja direktiivi 2006/94/EÜ (mis on nõukogu 23. juuli 1962. aasta esimese direktiivi uuesti sõnastatud versioon) puhul. Teatavate aspektide osas peavad autoveoga tegelevad vedajad toime tulema erinevate siseriiklike eeskirjadega ning õigusliku ebakindlusega, millega võivad mitmes liikmesriigis tegutsedes nende jaoks kaasneda täiendavad kulutused.

Kõnealuste määruste uuestisõnastamine on seega kasulik praeguste eeskirjade selguse, loetavuse ja jõustatavuse parandamiseks.

### 1.2. Üldine taust

Määrusega (EMÜ) nr 881/92 on kehtestatud rendi või tasu eest tehtava kaupade rahvusvahelise autoveo vabadus nende ettevõtjate jaoks, kellel on ühenduse litsents, samas kui nõukogu esimeses direktiivis on määratletud teatavad veoliigid, mille puhul ei pea üldse luba olema. Määrusega (EMÜ) nr 3118/93 võimaldatakse liikmesriigi väljaantud ühenduse litsentsi omavatel ettevõtjatel osutada kaupade autoveo teenuseid teistes liikmesriikides, tingimusel et asjaomaseid teenuseid osutatakse ajutiselt. Ühenduse litsentsi võib saada üksnes liikmesriigis asutatud ettevõtja, kes täidab miinimumnõuded, mis on seotud hea maine, finantsolukorra ja ametialase suutlikkusega vastavalt direktiivile 96/26/EÜ.

Komisjon teatas oma 2006. aasta õigusloomekava raames kavatsusest kõnealuseid eeskirju üksikasjalikumalt uurida ning muuta need vajaduse korral lihtsamaks ja selgemaks ning paremini jõustatavaks. Pärast mitmeid uuringuid, avalikku arutelu ja mõju hindamist on ilmnenud, et kehtivate õigusnormide ebaselgus või puudulikkus võivad põhjustada ebakõlasid, jõustamisraskusi ning mittevajalikku halduskoormust järgmistes valdkondades:

– selle määruse reguleerimisala, milles käsitletakse ühenduse vedajate teostatavat vedu kolmandatesse riikidesse või kolmandatest riikidest;

– raskused ajutise kabotaaži mõiste rakendamisel; olenemata 2005. aastal avaldatud tõlgendavast teatisest, mis põhineb Euroopa Kohtu määratlusel mõiste „ajutine" kohta seoses teenuste osutamise vabadusega, on probleemid püsima jäänud ja liikmesriigid rakendavad tihtipeale eeskirju, mis on erinevad, mida on keeruline jõustada või millega kaasnevad täiendavad haldusraskused;

– liikmesriikidevahelise teabevahetuse ebatõhusus, kuigi teabevahetus on juba ette nähtud kehtivate eeskirjadega; selle tulemusena ei kaasne neile ettevõtjatele, kes tegutsevad muu liikmesriigi kui nende asukohaliikmesriigi territooriumil, põhimõtteliselt mingisugust halduskaristuste ohtu ning selle tulemusena võib selliste eeskirju vähem järgivate ettevõtjate ja teiste ettevõtjate vahel toimuda konkurentsi moonutamine;

– erinevate kontrollidokumentide (ühenduse litsents, tõestatud koopiad ja juhitunnistus) ebaühtlus, mis põhjustab probleeme teel toimuvate kontrollide ajal ning millega vedajatele kaasneb sageli märkimisväärne ajakadu.

### 1.3. Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Ettepaneku eesmärk on määruse (EMÜ) nr 881/92, määruse (EMÜ) nr 3118/93 ja direktiivi 2006/94/EÜ läbivaatamine ning konsolideerimine.

### 1.4. Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanekuga parandatakse kaupade autoveo siseturu tõhusust, suurendades õiguskindlust, vähendades halduskulusid ning võimaldades ausamat konkurentsi. Sellega võimaldatakse autoveoga seotud tarbijatel ning seega ka majandusel tervikuna saada siseturust rohkem kasu, sest autoveol on Euroopa tööstuse tarne- ja turustamisahelas võtmeroll. Sellega aidatakse omakorda kaasa Lissaboni strateegia eesmärkide saavutamisele, tugevdades Euroopa konkurentsivõimet.

Uue määrusega soodustatakse kaudselt liiklusohutuse parandamist mitmes liikmesriigis tegutsevate ettevõtjate tõhusa järelevalve kaudu.

Käesolev ettepanek kuulub programmi „parem õigusloome" raamesse ning see on kooskõlas komisjoni võetud kohustusega lihtsustada ja ajakohastada ühenduse õigustikku. Erilist tähelepanu on pööratud õigusnormide lihtsustamisele ja eelkõige määruses (EMÜ) nr 881/92 ja määruses (EMÜ) nr 3118/93 sisalduvate õigusnormide paremale ühtlustamisele nendega, mis sisalduvad direktiivi 96/26/EÜ uuesti sõnastatud versiooni ettepanekus, milles on sätestatud põhitingimused, mis tuleb tegevusalale lubamiseks täita, ja nende täitmise järelevalve.

## 2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

### 2.1. Konsulteerimine huvitatud isikutega

*Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloomustus*

Enne käesoleva ettepaneku kavandamist viidi läbi avalik arutelu, et koguda võimalikult palju märkusi ja ettepanekuid asjaomastelt üksikisikutelt ja asutustelt. Seda organiseeriti koos tegevusalale lubamist käsitleva aruteluga, selle puhul kasutati Internetis avaldatud

küsimustikku, mis saadeti kõigile riiklikul või Euroopa tasandil peamisi sidusrühmi esindavatele organisatsioonidele.

Komisjonile saabus 67 vastust riiklikelt asutustelt, maanteede haldajate, nende kasutajate, selle valdkonna töötajate ning mitmete asjaomaste huvirühmade rahvusvahelistelt ja riiklikelt ühendustelt. Komisjon arutas 5. septembril 2006 sotsiaalse dialoogi vormis käesolevas uuesti sõnastatud versioonis käsitletud põhiküsimusi tööturu osapooltega. 7. novembril 2006 toimus Brüsselis nõupidamiskohtumine sidusrühmadega, millel osales 42 asjaomast majandusharu esindavat delegatsiooni ning lisaks sellele 37 vaatlejat riiklikest ametiasutustest.

*Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine*

Vastajad jagasid üldjoontes arvamust, et praegust autoveoturgu hõlmavat õiguslikku raamistikku oleks vaja täiendavalt lihtsustada ja selgemaks muuta. Üks pidevalt rõhutatud aspekt oli vajadus muuta kehtivaid eeskirju, eelkõige neid, mis käsitlevad autoveoturule juurdepääsu, lihtsamalt ja tõhusamalt jõustatavaks. Arutelu käigus ilmnesid selgelt järgmised järeldused:

– kauba- ja reisijatevedu maanteel peaks jätkuvalt reguleerima kahe eraldi eeskirjaga. Need on kaks eri veoliiki ning sidusrühmade arvates ei ole need piisavalt sarnased, et käsitleda neid ühes tekstis;

– vastajad on peaaegu ühel meelel, et kabotaažile tuleks leida lihtne, selge ja jõustatav määratlus. Tegeliku lahenduse osas on vastused üsna erinevad, kuid seda oligi oodata. Siiski valitseb suur toetus lähenemisviisile, mille kohaselt tuleks kabotaaž ühendada rahvusvahelise veoga, et vältida seeläbi tühisõite;

– mitmes vastuses juhiti tähelepanu vajadusele kehtivaid eeskirju korrektselt kohaldada ning nõuetekohaselt jõustada. Riiklike täitevasutuste vaheline koostöö peaks olema parem ning selleks on vaja koostada kogu ELi hõlmav litsentsitud ettevõtjate register või ühenduse litsentside andmebaas;

– selgelt on pooldatud ka ühenduse litsentsi, tõestatud koopiate ning juhitunnistuse näidiste täiendavat standardimist.

Avaliku arutelu käigus laekunud vastuste kokkuvõte, üksikute vastuste täielik tekst ning 7. novembril 2006 toimunud ärakuulamise aruanne on kättesaadavad järgmisel veebisaidil: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

### 2.2. Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Sidusrühmadega toimunud arutelul osales sõltumatu ekspert, professor Brian Bayliss, kes on autoveoalaste küsimuste komitee aseesimees. Asjaomane komitee esitles 1994. aasta juulis ulatuslikku aruannet autoveo siseturu väljakujundamise seisukorra ning selle väljakujundamiseks vajaliku töö kohta.

### 2.3. Mõju hindamine

Käesoleva ettepaneku ettevalmistamiseks läbiviidud mõju hindamine hõlmas nii tegevusalale lubamist kui ka turulepääsu käsitlevate eeskirjade uuesti sõnastamist, võttes arvesse nendevahelisi seoseid ja kattumist.

Mõju hindamise aluseks olid mitmed aastatel 2004–2006 läbiviidud uuringud[1]. See oli väliskonsultandiga sõlmitud lepingu tulemus. Lepingu sõlmimise käigus esitati pidevalt mõju hindamise kohast tagasisidet, et tagada, et kavandatava uuesti sõnastatud õigusakti puhul võetaks arvesse mõju hindamise tulemusi. Kohaldatud on proportsionaalse analüüsi põhimõtet ning kõnealune analüüs on keskendunud mõju ja selle jaotumise kõige tähtsamatele vormidele.

Hinnatud on kokku viit poliitilist valikuvõimalust:

1. „muutusteta" olukorras jääksid praegused autoveoalased õigusaktid samaks ning käesoleva dokumendi alguses esitatud probleemid jääksid püsima ja muutuksid pikapeale isegi tõsisemaks;

2. „tehnilise lihtsustamise ja mittereguleerimise" valikuvõimalus tähendaks üksnes praeguse kahe määruse ja ühe direktiivi koondamist. Seda oleks väga lihtne rakendada, kuid sellega ei lahendataks kabotaaži ebaselge mõiste ega ebaühtlaste siseriiklike eeskirjade probleemi. Ainsad sisulised muudatused tehtaks selleks, et standardida teatavaid kontrollidokumente. Sellega vähendataks vähesel määral halduskulusid, kuid käesoleva dokumendi alguses määratletud põhiprobleemid jääksid püsima;

3. „ühtlustamise" valikuvõimalusega soodustataks ausamat konkurentsi, täiustataks autoveo-eeskirjade järgimist ning tõstetaks kutsekvalifikatsiooni keskmist taset asjaomases sektoris. See sisaldaks kabotaaži selget ja jõustatavat mõistet ning märkimisväärselt täiustatud järgimis- ja jõustamisalaseid eeskirju. Halduskulud jääksid üldiselt samaks, kuid jõustamiskulusid on võimalik pikemas perspektiivis vähendada. Asjaomasel poliitilisel valikuvõimalusel on eeldatavasti palju toetajaid;

4. „kõrgemaid kvaliteedinõudeid" hõlmava valikuvõimalusega tõstetaks veelgi asjaomase sektori keskmist kutsekvalifikatsiooni ning täiustataks selle finantssuutlikkust. Pikemas perspektiivis julgustaks see ettevõtjaid oma tegevust tõhusamaks muutma, mis oleks kasulik kogu majandusele. Lühemas perspektiivis kaasnevad sellega täiendavad halduskulud, mis tooksid kahju väga väikestele ning iseseisvatele ettevõtjatele. Kõnealune poliitiline valikuvõimalus on vastuolulisem;

5. „liberaliseerimise" valikuvõimaluse kohaselt liberaliseeritaks kabotaaž peaaegu täielikult. Sellega oleks võimalik lühemas perspektiivis vähendada veokulusid, kuid ilma, et täiustataks autoveosektori tõhusust ning täiendavat ühtlustamist, eelkõige sotsiaal- ja fiskaalvaldkonnas. Ning ilma kõigepealt kõrgemal tasandil toimuva kvaliteedinõuete ühtlustamiseta (nt 4. valikuvõimaluse rakendamine) võidakse tõhusamad ettevõtjad turult välja suruda. Pikemas perspektiivis oleks üldine mõju turu tõhususele neutraalne, kui mitte negatiivne. Kõnealuse poliitilise valikuvõimalusega väheneks töökohtade arv teatavates riikides. Võttes arvesse selle väga erinevaid mõjusid, tuleks läbi viia põhjalikum analüüs, mis oleks praegusest lihtsustamise raamistikust oluliselt laiaulatuslikum.

Kõnealuseid aspekte arvesse võttes keskendutakse käesolevas ettepanekus 3. valikuvõimalusele, milleks on „ühtlustamine". Käesolevale ettepanekule on lisatud mõju

[1] Uuriti juhitunnistusi (ECORYS), kabotaaži (COWI), tegevusalale lubamist ja tööajadirektiivi (TNO).

analüüsi kokkuvõte ning selle täielik aruanne. Mõju analüüsist ilmneb, et käesolev määrus koos kahe teise samaaegselt kavandatava määrusega (reisijateveo kohta ning tegevusalale lubamise kohta) aitaks vähendada konkurentsimoonutusi, täiustaks sotsiaal- ja liiklusohutuseeskirjade järgimist ning annaks liikmesriikidele võimaluse vähendada halduskulusid suurusjärgus ligikaudu 190 miljonit eurot aastas.

## 3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

### 3.1. Kavandatud meetmete kokkuvõte

Käesoleva ettepanekuga konsolideeritakse ja koondatakse kaks autoveoturule juurdepääsu käsitlevat määrust ning nõukogu esimene direktiiv, millega vabastatakse teatavad veoliigid loanõudest. Selles täpsustatakse kehtivaid õigusnorme ning täiendatakse neid teatavates aspektides, et tugevdada üldist kooskõla ja tagada tõhus kohaldamine. Selles esitatakse järgmised olulised muudatused:

– kabotaaži lihtne, selge ja jõustatav mõiste, mille kohaselt on seitsme päeva jooksul pärast rahvusvahelist vedu lubatud teha kuni kolm kabotaažvedu, ning omaniku kohustus hoida sõidukis dokumente, nagu näiteks saatelehti, millele on märgitud saabumise ja lahkumise koht ning kuupäev;

– ühenduse litsentsi, tõestatud koopiate ning juhitunnistuse lihtsustatud ja standarditud vorm, et vähendada halduskoormust ning ajakadu eelkõige teel toimuvate kontrollide puhul;

– praegu kehtivate õigusnormide täiustamine, mille kohaselt peab liikmesriik teise liikmesriigi palvel võtma meetmeid, kui vedaja, kellele ta on andnud ühenduse litsentsi, paneb asukohaliikmesriigis või teises liikmesriigis toime rikkumise. Sellise tegevusega peaks kaasnema vähemalt hoiatus. Kehtestatakse parem kord, mille alusel liikmesriigid omavahel suhtlevad ning selleks kasutatakse kontaktpunkte, mis luuakse uue määruse (autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta) alusel.

### 3.2. Õiguslik alus

Eelnõu määruse jaoks, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 881/92, määrus (EMÜ) nr 3118/93 ja nõukogu 23. juuli 1962. aasta esimene direktiiv, põhineb Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklil 71.

### 3.3. Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Ettepaneku põhieesmärk on muuta kehtivad ühenduse eeskirjad selgemaks ning seepärast ei suuda liikmesriigid seda üksi saavutada. Lisaks sellele taotletakse kõnealuse ettepanekuga praeguse liikmesriikidevahelise teabevahetuse parandamist, mida ei ole võimalik liikmesriikidel üksi saavutada ning mida nad saavad teha üksnes jaotatult ning kahepoolselt.

Võttes arvesse asjaolu, et üksikul liikmesriigil või liikmesriikide rühmal oleks võimatu täheldatud probleeme rahuldavalt lahendada, on vajalikud ühenduse meetmed. Ettepanek on seega subsidiaarsuse põhimõttega kooskõlas.

### 3.4. Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanekuga ei minda kaugemale selle eesmärkide saavutamiseks vajalikust ning järgitakse proportsionaalsuse põhimõtet järgmistel põhjustel:

– selles käsitletakse rahvusvahelist vedu, mille jaoks on vaja nomineerivat lähenemisviisi, millega võimaldatakse ühtlane kohaldamine ja tagatakse aus konkurents;

– tõsiste või korduvate pisirikkumiste puhul kohustatakse ettepanekuga liikmesriike välja andma hoiatust, kuid ühenduse litsentside, tõestatud koopiate või juhitunnistuste kehtetuks tunnistamise küsimus jäetakse liikmesriikide otsustada.

### 3.5. Õigusakti valik

Kavandatud õigusakt on määrus, sest:

1. uuesti sõnastatud versioon hõlmab valdkondi, mis on juba määrustega hõlmatud, ning

2. komisjoni 2005. aasta püüdlus muuta maanteekabotaaži alaseid eeskirju selgemaks teatise ehk mittereguleeriva õigusakti abil ei ole olnud piisav, et selgitada kabotaaži ajutist olemust.

## 4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

## 5. TÄIENDAV TEAVE

### 5.1. Lihtsustamine

Käesolev ettepanek soodustab ühenduse õigustiku lihtsustamist. Ettepanek on osa komisjoni käimasolevast kavast ajakohastada ja lihtsustada ühenduse õigustikku ning komisjoni õigusloomekavast ja tööprogrammist viite 2006/TREN/42 all.

Käesolevast ettepanekust jäeti välja aegunud meetmed ning kõnealuste määruste sisu, esitus ja sõnastus vaadati uuesti võimalikult põhjalikult läbi, et hõlbustada nende mõistmist ning vältida kahemõttelist tõlgendamist.

Käesolev ettepanek on kooskõlas 28. novembri 2001. aasta institutsioonidevahelise kokkuleppega, milles käsitletakse struktureeritumat lähenemisviisi õigusaktide uuesti sõnastamise tehnikale. See töötati välja teksti esialgse konsolideerimise põhjal, mida tegi arvutisüsteem Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talituses. Kui artiklid on uuesti nummerdatud, on vana ja uue numeratsiooni vaheline vastavus esitatud uuesti sõnastatud määruse III lisas esitatud vastavustabelis.

## 5.2. Kehtivate õigusaktide kehtetuks tunnistamine

Ettepaneku vastuvõtmisel tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 881/92, määrus (EMÜ) nr 3118/93 ning direktiiv 2006/94/EÜ, millega on hiljuti kodifitseeritud nõukogu 23. juuli 1962. aasta esimene direktiiv.

## 5.3. Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatav õigusakt käsitleb EMPga seotud küsimust ja peaks seetõttu laienema EMPle.

## 5.4. Ettepaneku üksikasjalik selgitus

Käesoleva ettepanekuga konsolideeritakse ja koondatakse määrused (EMÜ) nr 881/92 ja (EMÜ) nr 3118/93 autoveoturule juurdepääsu kohta ning direktiiv 2006/94/EÜ autoveo teatavate liikide loanõudest vabastamise kohta. Selles täpsustatakse kehtivaid õigusnorme ning täiendatakse neid teatavates aspektides, et tugevdada üldist kooskõla ja tagada tõhus kohaldamine.

Ettepanekus esitatakse järgmised olulised muudatused.

*Reguleerimisala, mõistete ja põhimõtete täpsustamine*

*Artiklis 1* täpsustatakse reguleerimisala. Määrust kohaldatakse ühenduse territooriumil toimuva kogu rahvusvahelise veo suhtes, sealhulgas kolmandatest riikidest ja kolmandatesse riikidesse toimuva veo suhtes, ning mitteresidendist vedaja teostatava ajutise riigisisese kaupade autoveo teenuse suhtes (kabotaaž). Seoses kolmandasse riiki või kolmandast riigist toimuva rahvusvahelise veoga täpsustatakse artiklis 1, et kuni ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahelise lepingu sõlmimiseni ei kohaldata käesolevat määrust reisi selle osa suhtes, mis toimub selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine. Seda kohaldatakse siiski transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes.

Üksnes teatavad selgelt määratletud ning mitte ärieesmärgil tehtud veod vabastatakse käesoleva määruse reguleerimisalast.

*Artiklites 2* ja *3* määratletakse uuesti mõisted „mitteresidendist vedaja” ja „tõsine rikkumine või korduvad pisirikkumised”.

*Ühenduse litsents ja juhitunnistus*

*Artiklis 4* esitatakse uued sätted, millega täpsustatakse paremini ühenduse litsentsi vormi. *Artiklis 5* tehakse sama juhitunnistuse osas. Kõnealuste dokumentide näidised sisalduvad I ja II lisas. Mõlema artikliga nähakse komisjonile ette võimalus asjaomaste dokumentide näidiste kohandamiseks tehnika arenguga, kasutades selleks otsusega 1999/468/EÜ ettenähtud kontrolliga regulatiivmenetlust.

*Kabotaaži mõiste ja selle kontrollimine*

*Artiklis 8* esitatakse kabotaaži uus mõiste, milles on üksikasjalikumalt täpsustatud tingimust, mille kohaselt tuleb kabotaaži teostada „ajutiselt”. Ajutist olemust on selgemaks muudetud nii kabotaažvedude arvu kui ka nende tegemiseks lubatud ajavahemiku piiramise abil. Rahvusvahelisele veole järgnevalt on vedajatel lubatud teha kolm kabotaažvedu, kui riiki

siseneva rahvusvahelise veo ajal veetud kaubad on sihtkohta toimetatud. Kõnealused kabotaažveod peavad toimuma seitsme päeva jooksul.

Täitevasutustel saab olema lihtsam kontrollida kabotaaži seaduslikkust, uurides rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (CMR) kohaseid saatelehti, millele on märgitud rahvusvahelise veo peale- ja mahalaadimiskuupäev. Täielikkuse eesmärgil määratletakse artiklis 8 teave, mis tuleks dokumenteerida ning mis peaks olema sõidukis, pidades silmas, et kõnealune teave sisaldub rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni kohastes saatelehtedes, mida kasutatakse kõigi rahvusvaheliste vedude puhul. Selline määratlus võimaldaks näiteks tõhusal ettevõtjal, kes teeb rahvusvahelisi regulaarvedusid, optimeerida oma sõiduki laadimist ning vähendada selle tühisõite.

Artikliga 8 ei keelata liikmesriikidel lubada kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega teises liikmesriigis registrijärgset asukohta omavaid vedajaid oma autoveo siseturule.

Määruse (EMÜ) nr 3118/93 artikli 8 sätet, mis hõlmab tõsiste häirete korral veonduse siseturul võetavaid ohutusmeetmeid, ei võeta üle uude uuesti sõnastatud määrusesse. Kõnealust sätet ei ole pärast riiklike kabotaažiturgude avamist 1. jaanuaril 1994 kunagi kasutatud ning seega võib seda käsitada tarbetuna.

*Liikmesriikidevaheline koostöö*

Kuigi kehtivate määrustega on juba ette nähtud liikmesriikide vastastikune abistamine, on tegelikkus näidanud, et asjaomast koostööd ei arendatud kunagi täielikult välja. Väljaspool vedaja asukohaliikmesriiki toimepandud rikkumistest teatas liikmesriik, kus rikkumine toimus, üksnes üksikjuhtudel ning tavaliselt ei kaasnenud sellega vedaja asukohaliikmesriigi kehtestatavat karistust.

Selleks et tugevdada ja hõlbustada riiklike asutuste vahelist teabevahetust, kohustatakse *artikliga 10* liikmesriike vahetama teavet riiklike kontaktpunktide kaudu, mis luuakse autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamist käsitleva määruse alusel. Need on määratud haldusorganid või -asutused, kes vastutavad teabevahetuse eest teiste liikmesriikide vastavate organite ja asutustega. Samuti on *artiklis 13* sätestatud, et liikmesriigid kannavad oma riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse kõik tõsised rikkumised ja korduvad pisirikkumised, mille on toime pannud nende vedajad ning millega on kaasnenud karistus.

*Ühenduse litsentsi kehtetuks tunnistamine ja teabevahetus*

On olemas kaks lähenemisviisi, mille abil liikmesriigid saavad praegust järelevalve- ja kontrollisüsteemi ühtlustada. Esimene on anda liikmesriigile sellised volitused, et ta saaks kohaldada hoiatavaid karistusi tema territooriumi läbivate mitteresidendist vedajate suhtes, näiteks vähendades ühenduse litsentsi vastastikuse tunnustamise tähtsust. Kõnealuse valikuvõimalusega võib kaasneda kontrollasutuste diskrimineeriv käitumine ning see ei pruugi olla kooskõlas liikumisvabaduse põhimõttega. Teine lähenemisviis on suurendada nende riiklike asutuste volitusi ja vahendeid, kelle ülesandeks on ühenduse litsentsi andmine ja selle kehtetuks tunnistamine. Käesolev ettepanek (koos direktiivi 96/26/EÜ läbivaatamisega) hõlmab viimast lähenemisviisi.

Sellest tulenevalt, kui vedaja paneb toime autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise või korduvad pisirikkumised, kehtestatakse *artikliga 11* vedaja asukohaliikmesriigi pädevale asutusele kohustus anda välja hoiatus. Kõnealust kohustust kohaldatakse ka juhul,

kui vedaja pani sellise rikkumise toime teises liikmesriigis. Lisaks sellele täpsustatakse artikli 11 lõikes 1 neid karistusi, mida liikmesriik võib tema territooriumil asutatud vedaja suhtes kohaldada, milleks on eelkõige ühenduse litsentsi või selle tõestatud koopiate või juhitunnistuse (ajutine või osaline) kehtetuks tunnistamine. Selgitatakse, et liikmesriik võib karistusena kohaldada ka vedaja veokorraldaja suhtes ajutist või alalist tegutsemiskeeldu.

*Artikliga 12* kehtestatakse uus kord, mida peab järgima liikmesriik, kes tuvastab mitteresidendist vedaja toimepandud rikkumise. Kõnealusel liikmesriigil on aega üks kuu, et edastada teave vastavalt minimaalsele standardvormile. Ta võib asukohaliikmesriigilt paluda halduskaristuste kohaldamist. Asjaomase vedaja asukohaliikmesriigil on aega kolm kuud, et teavitada teist liikmesriiki järelmeetmete võtmisest.

*Lisad*

Tehakse ettepanek mitme muudatuse kohta, mis on seotud ühenduse litsentsi ja juhitunnistuse näidiste vormidega, mis on esitatud käesoleva määruse I ja II lisas. Kõnealused muudatused peaksid soodustama asjaomaste kontrollidokumentide standardimist ning täiustama nende loetavust. Dokumentide teksti on teataval määral kohandatud ning sellega väljendatakse uue määruse normatiivseid muudatusi.

*Muutmata sätted*

Järgmised sätted jäävad põhimõtteliselt samaks, kuid neid on siiski teataval määral tehniliselt kohandatud: määrus (EMÜ) nr 881/92 – artiklid 3 ja 7; määrus (EMÜ) nr 3118/93 – mitte ükski.

↓ 881/92
⇨ uus

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**

~~**turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi**~~

↓ 3118/93
~~**millega kehtestatakse tingimused, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada liikmesriigis riigisisese autoveo teenuseid**~~

⇩ uus
**rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta**

↓ 3118/93 (kohandatud)
(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artiklit ~~75~~ ⌦ 71 ⌫,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut[1],

võttes arvesse Euroopa ~~m~~Majandus- ja ~~S~~sotsiaalkomitee arvamust[2],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[3],

tegutsedes asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras[4]

ning arvestades järgmist:

1 ELT C […], […], lk […].
2 ELT C […], […], lk […].
3 ELT C […], […], lk […].
4 ELT C […], […], lk […].

⇩ uus

(1) Nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusesse (EMÜ) nr 881/92 (turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi)[5], nõukogu 25. oktoobri 1993. aasta määrusesse (EMÜ) nr 3118/93 (millega kehtestatakse tingimused, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada liikmesriigis riigisisese autoveo teenuseid)[6] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/94/EÜ (ühiste eeskirjade kehtestamise kohta kaupade autoveo teatavate liikide jaoks)[7] tuleb teha mitmeid olulisi muudatusi. Selguse ja lihtsuse huvides tuleks need õigusaktid uuesti sõnastada ja koondada üheks määruseks.

---

🡻 881/92 põhjendus 1 (kohandatud)

(2) Ühise transpordipoliitika kehtestamine toob muu hulgas kaasa ühenduse territooriumil toimuva kaupade autoveo turule pääsemise suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kehtestamise ⌦ , samuti nende tingimuste sätestamise, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad liikmesriigis veoteenuseid osutada ⌫. Need eeskirjad peavad olema kehtestatud viisil, mis aitaks kaasa autoveo ~~transpordialase~~ siseturu ⌦ sujuvale toimimisele ⌫ ~~väljakujundamisele~~.

---

🡻 3118/93 põhjendus 1 (kohandatud)

~~asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punkti b kohaselt tähendab ühise transpordipoliitika kehtestamine muuhulgas seda, et nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad liikmesriigis veoteenuseid osutada;~~

---

🡻 881/92 põhjendus 2

(3) Turulepääsu ühtne kord toob samuti kaasa teenuste osutamise vabaduse, kõrvaldades kõik teenuste osutajale kehtestatud piirangud, mis põhinevad tema kodakondsusel või asjaolul, et tema asukoht on mõnes muus liikmesriigis kui selles, kus teenust kavatsetakse osutada.

---

[5] EÜT L 95, 9.4.1992, lk 1, viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 1. märtsi 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 484/2002 (EÜT L 76, 19.3.2002, lk 1).

[6] EÜT L 279, 12.11.1993, lk 1, viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 484/2002.

[7] ELT L 374, 27.12.2006, lk 5.

⇩ uus

(4) Selleks et tagada rahvusvaheliste autovedude ühtne raamistik kogu ühenduses, tuleks käesolevat määrust kohaldada kõigi ühenduse territooriumil toimuvate rahvusvaheliste vedude suhtes. Liikmesriigist kolmandasse riiki toimuvad veod on suures osas jätkuvalt hõlmatud liikmesriikide ja asjaomaste kolmandate riikide vaheliste kahepoolsete lepingutega. Seepärast ei tuleks käesolevat määrust kohaldada veo selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, kuni vajalikku lepingut ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole veel sõlmitud. Seda tuleks siiski kohaldada transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes.

🡻 881/92 põhjendus 3 (kohandatud)

~~liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi toimuvate vedude puhul tuleks selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, tehtavatele vedudele teenuste osutamise vabaduse rakendamist edasi lükata, kuni asjaomaste kolmandate liikmesriikidega on sõlmitud asjakohased kokkulepped või neid kokkuleppeid on muudetud, et tagada mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine ja võrdsed konkurentsitingimused ühenduse vedajatele;~~

🡻 881/92 põhjendus 4 (kohandatud)

~~pärast Euroopa Ühenduste Kohtu 22. mai 1985. aasta otsust kohtuasjas 13/83 ja Euroopa Ülemkogu 28. ja 29. juunil 1985 vastuvõetud otsuseid, mis käsitlevad siseturu väljakujundamisega seotud komisjoni teatist, võttis nõukogu 21. juunil 1988 vastu määruse (EMÜ) nr 1841/88, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 3164/76 (kaupade rahvusvahelise autoveo turule pääsemise kohta);[8]~~

🡻 881/92 põhjendus 5 (kohandatud)

~~määruse (EMÜ) nr 3164/76 artikli 4a (lisatud määrusega (EMÜ) nr 1841/88) kohaselt kaotatakse alates 1. jaanuarist 1993 kõnealuses artiklis nimetatud veoliikide puhul ühenduse kvoodid, liikmesriikide vahelised kahepoolsed kvoodid ning kolmandatesse riikidesse ja kolmandatest riikidest toimuva transiitliikluse kvoodid ning kehtestatakse turulepääsu kord ilma selliste koguseliste piiranguteta, mis põhineksid kvalitatiivsetel kriteeriumidel, millele vedajad vastama peavad;~~

[8] ~~EÜT L 357, 29.12.1976, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 3914/90 (EÜT L 375, 31.12.1990, lk 7).~~

↓ 881/92 põhjendus 6
(kohandatud)

~~kõnealused kvalitatiivsed kriteeriumid on eelkõige ette nähtud nõukogu 12. novembri 1974. aasta direktiivis 74/561/EMÜ (siseriiklike ja rahvusvaheliste autoveodude veoseveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta), viimati muudetud nõukogu 21. juuni 1989. aasta direktiiviga 89/483/EMÜ[9];~~

↓ 881/92 põhjendus 7
(kohandatud)

~~määruse (EMÜ) nr 3164/76 artikli 4b (lisatud määrusega (EMÜ) nr 1841/88) kohaselt peab nõukogu võtma vastu meetmed, mis on vajalikud eespool nimetatud artikli 4a rakendamiseks;~~

↓ 3118/93 põhjendus 2
(kohandatud)

~~see säte eeldab, et kõrvaldatakse kõik asjaomaseid teenuseid osutavale isikule kehtestatud piirangud, mis põhinevad tema kodakondsusel või asjaolul, et ta on asutatud mõnes muus liikmesriigis kui selles, kus teenust kavatsetakse osutada;~~

↓ 3118/93 põhjendus 3
(kohandatud)

~~selle sätte tõrgeteta ja paindlikuks kohaldamiseks tuleks enne lõpliku kabotaažisüsteemi rakendamist ette näha ajutine kabotaažisüsteem;~~

↓ 881/92 põhjendus 9
(kohandatud);
2006/94 põhjendus 4 (kohandatud)

(5) ~~Esimese nõukogu 23. juuli 1962. aasta direktiivi~~ ⌦ Direktiivi 2006/94/EÜ ⌫ kohaselt on ~~praegu~~ teatavad veoliigid vabastatud ⌦ ühenduse ja muudest ⌫ loasüsteemidest ⌦ . ⌫ Käesoleva määrusega ~~kehtestatud uue~~ ⌦ ettenähtud ⌫ turukorralduse raames tuleks teatavate veoliikide eripära tõttu säilitada nende jaoks ühenduse ⌦ litsentsist ⌫ ~~loast~~ ja mis tahes muust transpordiloast vabastamise süsteem.

[9] ~~EÜT L 308, 19.11.1974, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 3572/90 (EÜT L 353, 17.12.1990, lk 12).~~

⇩ uus

(6) Direktiivi 2006/94/EÜ kohaselt on kaubavedu, mida teostatakse mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass on 3,5–6 tonni, vabastatud ühenduse litsentsi omamise nõudest. Kauba- ja reisijateveo alaseid ühenduse eeskirju kohaldatakse aga üldjuhul sõidukite suhtes, mille mass on suurem kui 3,5 tonni. Seega tuleks käesoleva määruse sätted ühtlustada autoveoalaste ühenduse eeskirjade üldise reguleerimisalaga ning nendega tuleks ette näha erandid üksnes 3,5 tonnist väiksema täismassiga sõidukite puhul.

🡻 881/92 põhjendus 8 (kohandatud)
⇨ uus

(7) ~~turulepääsu korra kohaldamise eeskirjade osas~~ ~~tuleb~~ ~~k~~Kaupade rahvusvahelise autoveo tingimuseks tuleb seada ~~ühenduse~~ kvootideta ~~transpordiloa~~ ühenduse ⌦ litsentsi ⌫ omamine. ⇨ Vedajatelt tuleks nõuda, et iga nende sõiduki pardal hoitaks ühenduse litsentsi tõestatud koopiat, et hõlbustada ja tõhustada kontrollimist, mida viivad läbi järelevalveorganid, eelkõige need, mis asuvad väljaspool vedaja asukohaliikmesriiki. Seepärast on vaja sätestada ühenduse litsentsi ja tõestatud koopiate vormi ning muid aspekte hõlmavad üksikasjalikud kirjeldused. ⇦

🡻 881/92 põhjendus 10 (kohandatud)

(8) Tuleks~~b~~ määrata ~~lubade~~ ⌦ ühenduse litsentside ⌫ väljaandmist ja kehtetuks tunnistamist reguleerivad tingimused ja veoliigid, mille suhtes neid kohaldatakse, nende kehtivusajad ja kasutamise üksikasjalikud eeskirjad.

⇩ uus

(9) Samuti tuleks kehtestada juhitunnistus, et võimaldada liikmesriikidel tõhusalt kontrollida, kas teatava veo eest vastutav vedaja on kolmandast riigist pärit juhiga sõlminud seadusliku töölepingu või ta on lihtsalt tema käsutuses.

🡻 3118/93 põhjendus 4 (kohandatud)
⇨ uus

(10) Kabotaažiloa riigisiseste veoteenuste osutamiseks teatavas liikmesriigis ~~võivad~~ ⇨ peaksid ⇦ saam~~d~~a ~~ainult~~ vedajad, kellel on käesoleva ~~nõukogu 26. märtsi 1992. aasta~~ määrusega ~~(EMÜ) nr 881/92 (turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub~~

~~liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi)~~[10] ettenähtud ühenduse ⌦ litsents ⌫ ~~luba~~, või vedajad, kellel on luba osutada teatavat liiki ~~rahvusvahelisi~~ ⌦ riigisiseseid ⌫ veoteenuseid, ⌦ omamata kõnealuses liikmesriigis registrijärgset või muud asukohta ⌫ ~~(„kabotaaž")~~.

---

⇩ 3118/93 põhjendus 5 (kohandatud)

~~selline ajutine süsteem eeldab ühenduse kabotaažilubadele astmeliste kvootide kehtestamist;~~

---

⇩ 3118/93 põhjendus 6 (kohandatud)

~~tuleks määrata kõnealuste kabotaažilubade väljaandmise ja kasutamise tingimused;~~

---

⇩ 3118/93 põhjendus 7 (kohandatud)

~~tuleks ette nähta kabotaaži suhtes kohaldatavad vastuvõtva liikmesriigi sätted;~~

---

⇩ 3118/93 põhjendus 8 (kohandatud)

~~tuleks vastu võtta sätted, mille alusel saaks võtta meetmeid transporditurgude tõsiste häirete korral; selleks tuleb ette näha asjakohane otsustamismenetlus ja vajalike statistiliste andmete kogumine;~~

---

⇩ uus

(11) Varem anti sellistele riigisisestele veoteenustele ajutine luba. Tegelikkuses ei ole lubatud teenuste määratlemine olnud lihtne. Seepärast on vaja selgeid ja paremini jõustatavaid eeskirju.

---

⇩ uus

(12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega)[11] sätteid kohaldatakse juhul,

---

[10] ~~EÜT L 95, 9.4.1992, lk 1.~~

[11] EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1.

kui vedajad lähetavad nendega töösuhetes olevaid töötajaid kabotaažvedudele väljapoole seda liikmesriiki, kus nad harilikult töötavad.

---

↓ 2006/94 põhjendus 1 (kohandatud)

~~Esimest nõukogu 23. juuli 1962. aasta direktiivi, millega kehtestatakse rahvusvaheliste vedude teatavad ühiseeskirjad (kaupade autovedu rendi või tasu eest) on korduvalt ja oluliselt muudetud. Selguse ja otstarbekuse huvides tuleks kõnealune direktiiv kodifitseerida.~~

---

↓ 2006/94 põhjendus 2 (kohandatud)

~~Ühine transpordipoliitika eeldab muu hulgas ühiste eeskirjade kehtestamist kaupade rahvusvaheliste autovedude suhtes, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbivad ühe või mitme liikmesriigi territooriumi. Need reeglid tuleb kehtestada selliselt, et need soodustaksid transpordi siseturu sujuvat toimimist.~~

---

↓ 2006/94 põhjendus 3

~~On vaja tagada kaupade rahvusvaheliste autovedude pidev laienemine, silmas pidades kaubanduse ja kaupade liikumise arengut ühenduses.~~

---

↓ 2006/94 põhjendus 4 (kohandatud)

~~Teatud hulk vedusid on olnud vabastatud transpordi kvoodi- ja loasüsteemist. Nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusega (EMÜ) nr 881/92 (turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi) kasutusele võetud turukorralduse raames peaks teatud vedude osas nende erilise iseloomu tõttu jääma kehtima vabastus ühenduse loa või muu veoloa nõudest.~~

---

↓ 2006/94 põhjendus 5

~~Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud II lisa B osas esitatud direktiivide ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega,~~

↓ 3118/93 põhjendus 9 (kohandatud)

(13) On soovitatav, et liikmesriigid osutaksid ~~ettenähtud süsteemi~~ ⌦ käesoleva määruse ⌫ nõuetekohaseks kohaldamiseks vastastikust abi.~~, eelkõige süsteemi rikkumisest tulenevate sanktsioonide korral; sanktsioonid ei tohiks olla diskrimineerivad ja need peaksid olema rikkumise raskusastmega proportsionaalsed; tuleb ette näha kaebuse esitamise võimalus.~~

⇩ uus

(14) Haldusformaalsuste hulka tuleks vähendada nii palju kui võimalik, ilma et loobutaks kontrollimisest ja karistustest, mille abil tagatakse käesoleva määruse nõuetekohane kohaldamine ja tõhus jõustamine. Selleks tuleks ühenduse litsentsi kehtetuks tunnistamist käsitlevaid kehtivaid eeskirju täpsustada ja tugevdada. Kehtivaid eeskirju tuleks kohandada, et võimaldada tõhusaid karistusi ka muus liikmesriigis kui asukohaliikmesriigis toime pandud tõsiste rikkumiste või korduvate pisirikkumiste korral. Karistused ei tohiks olla diskrimineerivad ja need peaksid olema rikkumise raskusastmega proportsionaalsed. Tuleks ette näha kaebuse esitamise võimalus.

(15) Liikmesriigid peaksid kandma oma riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse kõik tõsised rikkumised ja korduvad pisirikkumised, mille on toime pannud nende vedajad ning millega on kaasnenud karistus.

(16) Selleks et tugevdada ja hõlbustada teabevahetust riiklike asutuste vahel, peaksid liikmesriigid asjakohast teavet vahetama riiklike kontaktpunktide kaudu, mis luuakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] määruse (EÜ) nr XX [millega kehtestatakse ühiseeskirjad maanteetranspordi tegevusalale lubamiseks][12] alusel.

(17) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused[13].

(18) Komisjonile tuleks anda volitus kohandada I ja II lisa tehnika arenguga. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, tuleks need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

(19) Tõhususe eesmärgil tuleks kontrolliga regulatiivmenetluse tavatähtaegu kõnealuste meetmete vastuvõtmiseks lühendada.

(20) Liikmesriigid peaksid võtma käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed eelkõige tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste osas.

[12] ELT L […], […], lk […].

[13] EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on viimati muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

(21) Kuna liikmesriigid ei ole võimelised täielikult saavutama võetavate meetmetega seotud eesmärke ning neid võib nende ulatuse ja mõju tõttu olla lihtsam saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmed kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks,

---

↓ 881/92 (kohandatud)
⇨ uus

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## ⌦ I peatükk: Üldsätted ⌫

*Artikkel 1*
⌦ Reguleerimisala ⌫

---

↓ 881/92 (kohandatud)
⇨ uus

1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse territooriumil rendi või tasu eest tehtavate kaupade rahvusvaheliste autovedude suhtes.

2. Juhul kui vedu tehakse liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi, kohaldatakse käesolevat määrust ⇨ transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes. ⇦ ⌦ Seda ei kohaldata ⌫ ~~teekonna~~ reisi selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, ~~niipea kui~~ ⌦ kuni ⌫ ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ~~on~~ ei ole sõlmitud vajalikku kokkulepet.

3. Kuni ühenduse ja asjaomaste kolmandate riikide vaheliste ⌦ lõikes 2 osutatud ⌫ kokkulepete sõlmimiseni ei mõjuta käesolev määrus:

a) ~~lõikes 2 nimetatud~~ ⌦ liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi ⌫ tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide ja kõnealuste kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes; ~~Liikmesriigid püüavad siiski kõnealuseid kokkuleppeid kohandada, et tagada ühenduse vedajate vahelise mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine.~~

b) ~~lõikes 2 nimetatud~~ ⌦ liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi ⌫ tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes ja mis kahepoolsete lubade või liberaliseerimise korra alusel lubavad liikmesriigis ~~laadida~~ peale ja maha laadida sellistel vedajatel, kelle asukoht ei ole kõnealuses liikmesriigis.

Liikmesriigid ~~püüavad~~ kohandavad siiski ⌦ esimese lõigu punktis a osutatud kokkuleppeid ⌫ ~~kõnealused kokkulepped~~ ~~kohandada~~, et tagada ühenduse vedajate vahelise mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine.

---

⇩ uus

4. Käesolevat määrust kohaldatakse mitteresidendist vedaja teostatava ajutise riigisisese kaupade autoveo suhtes, nagu on ette nähtud III peatükiga.

---

🡻 2006/94 (kohandatud)
⇨ uus

~~*Artikkel 1*~~

~~1. Lõikes 2 sätestatud tingimustel liberaliseerivad liikmesriigid I lisas loetletud rendi või tasu eest ja omal kulul tehtava rahvusvahelise autoveo liigid, kui vedu toimub nende territooriumile või territooriumilt või nende territooriumi kaudu.~~

~~2~~5. ⇨ Käesolevat määrust ei kohaldata ⇦ ~~Lisas loetletud vedudega seotud veoliigid ja tühisõidud vabastatakse ühenduse loa või muu veoloa nõudest.~~ ⌦ järgmist liiki vedude suhtes ja selliste vedudega seotud tühisõitude suhtes ⌫~~:~~:

---

🡻 2006/94 (kohandatud)
⇨ uus

~~*I LISA*~~

~~Veoliigid, mis on vabastatud kõikidest ühenduse loa ja muude veolubade nõuetest~~

~~1.~~a) postivedu avaliku teenusena;

~~2.~~b) kahjustatud või rikkis sõidukite vedu;

~~3.~~c) kaubavedu mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass koos haagisega ei ületa ~~6~~ ⇨ 3,5 ⇦ tonni ~~või mille lubatud kandevõime koos haagise kandevõimega ei ületa 3,5 tonni~~;

~~4.~~d) kaubavedu mootorsõidukitega, kui järgmised tingimused on täidetud:

~~(a)~~i) veetav kaup peab olema ettevõtja omand või vara, mis ettevõtja on müünud, ostnud, rendile andnud või rendile võtnud, tootnud, kaevandanud, töödelnud või remontinud;

~~(b)~~ii) ~~teekonna~~ reisi eesmärk peab olema kauba vedamine ettevõttesse või ettevõttest või kauba ettevõttesisene või -väline ümberpaigutamine ettevõtja oma tarbeks;

~~(c)~~iii) sellise veo puhul kasutatavaid mootorsõidukeid peavad juhtima ettevõtja oma töötajad;

~~(d)~~iv) kaupa vedavad sõidukid peavad kuuluma ettevõtjale või peab ettevõtja need olema järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures rentimise korral peavad sõidukid vastama tingimustele, mis on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu ~~18. jaanuari 2006. aasta~~ direktiiviga 2006/1/EÜ ~~(ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol)~~;[14]

~~Seda sätet ei kohaldata asendussõiduki kasutamise suhtes juhul, kui harilikult kasutatav sõiduk on lühiajaliselt rikkis;~~

~~(e)~~v) ⌦ selline ⌫ kaubavedu peab olema ettevõtjale ainult lisategevusala;

~~5.~~c) meditsiinitoodete, -aparaatide, -seadmete ja muude arstiabiks vajalike kaupade vedu hädaolukorras, eelkõige looduskatastroofide korral.

~~Seda sätet~~ ⌦ Esimese lõigu punkti d alapunkti iv ⌫ ei kohaldata asendussõiduki kasutamise suhtes juhul, kui harilikult kasutatav sõiduk on lühiajaliselt rikkis.

---

↓ 2006/94 (kohandatud)

~~*Artikkel 2*~~

6. ~~Käesolev direktiiv~~ ⌦ Lõike 5 sätted ⌫ ei mõjuta tingimusi, mille kohaselt liikmesriik annab oma kodanikele loa tegelemiseks ~~käesolevas direktiivis~~ ⌦ kõnealuses lõikes ⌫ osutatud ~~mainitud~~ tegevusaladega.

---

↓ 2006/94 artikkel 3 (kohandatud)

~~*Artikkel 3*~~

~~Esimene nõukogu 23. juuli 1962. aasta direktiiv ühiste eeskirjade kehtestamise kohta kaupade autoveo teatavate liikide jaoks tunnistatakse kehtetuks; see ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud II lisa B osas osutatud direktiivide ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega.~~

~~Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile kooskõlas III lisas esitatud vastavustabeliga.~~

---

[14] ELT L 33, 4.2.2006, lk 82.

↓ 881/92 artikkel 2 (kohandatud)

*Artikkel 2*
⌦ Mõisted ⌫

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „sõiduk”: on liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on liikmesriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult kaupade veoks;

2) „rahvusvaheline vedu”: on:

   a) ⌦ koormaga ⌫ vedu sõidukiga, mille lähte- ja sihtkoht on kahes erinevas liikmesriigis ja mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;

   b) liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi toimuv ⌦ koormaga ⌫ vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;

   c) kolmandate riikide vahel toimuv ⌦ koormaga ⌫ vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi;

   d) ~~sellise~~ ⌦ punktides a, b ja c osutatud ⌫ veoga seotud tühisõit;

---

⇩ uus

3) „vastuvõttev liikmesriik” on liikmesriik, kus vedaja tegutseb, kuid kus ei ole tema registrijärgne asukoht;

4) „mitteresidendist vedaja” on autoveo-ettevõtja, kes tegutseb vastuvõtvas liikmesriigis;

---

↓ 484/2002 artikkel 1.1 (kohandatud)
⇨ uus

5) „juht” on isik, kes juhib sõidukit ⇨ kasvõi lühikese aja jooksul ⇦ või ~~keda veetakse selles~~ kes viibib sõidukis, et ta oleks vajaduse korral ⇨ osana oma töökohustustest juhtimiseks ⇦ ~~oleks~~ kättesaadav;

⇩ uus

6) „kabotaažveod” on rendi või tasu eest tehtavad riigisisesed veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt;

7) „autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine või korduvad pisirikkumised” on rikkumised, mis viivad hea maine kadumiseni vastavalt määruse [millega kehtestatakse maanteetranspordi tegevusalale lubamise ühiseeskirjad] artikli 6 lõigetele 1 ja 2.

🡻 881/92 (kohandatud)

## ⌦ II peatükk: Rahvusvaheline vedu ⌫

*Artikkel 3*
⌦ Põhimõte ⌫

🡻 484/2002 artikli 1.2 punkt a (kohandatud)

~~1.~~ ~~Kui juht on mitteliikmesriigi kodanik, peab tal rahvusvahelistel vedudel olema kaasas ühenduse luba ja juhitunnistus.~~ Rahvusvaheline vedu toimub ühenduse litsentsi alusel ning kui juht on kolmanda riigi kodanik, peab tal olema ka juhitunnistus.

🡻 881/92 (kohandatud)

*Artikkel 4*
⌦ Ühenduse litsents ⌫

~~1. Artiklis 3 nimetatud ühenduse luba asendab võimalikku asukohaliikmesriigi pädeva asutuse väljaantud dokumenti, tõendades, et vedajal on kaupade rahvusvahelise autoveo turule juurdepääs.~~

~~Käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate vedude puhul asendatakse sellega nii ühenduse load kui ka liikmesriikide vahelised kahepoolsed load, mis on käesoleva määruse jõustumiseni vajalikud.~~

↓ 881/92 artikli 3 lõige 2 (kohandatud)

~~2.~~1. Ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ annab liikmesriik kooskõlas ~~artiklitega 5 ja 7~~ ⌦ käesoleva määrusega ⌫ välja igale vedajale, kes tegeleb kaupade autoveoga rendi või tasu eest ja:

a) kelle asukoht on liikmesriigis, ~~edaspidi „asukohaliikmesriik”,~~ kooskõlas ⌦ ühenduse ⌫ ja kõnealuse liikmesriigi ⌦ siseriiklike ⌫ õigusaktidega~~:~~;

b) kellel on kooskõlas ühenduse ja kõnealuse liikmesriigi autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamist käsitlevate õigusaktidega õigus tegelda ~~selles liikmesriigis~~ ⌦ asukohaliikmesriigis ⌫ kaupade rahvusvahelise autoveoga.

↓ 484/2002 artikkel 1.3 (kohandatud)

~~2. Artiklis 3 nimetatud juhitunnistus tõendab, et ühenduse loaga reguleeritava autoveo korral on sellise veoga tegelev mitteliikmesriigi kodanikust juht autoveo-ettevõtja asukohaliikmesriigis tööle võetud vastavalt õigus- ja haldusnormidele ja vajaduse korral kollektiivlepingutele kooskõlas selles liikmesriigis kohaldatavate eeskirjadega, mis käsitlevad selles liikmesriigis autovedudega tegelevate juhtide tööhõivet ja kutseõpet.~~

↓881/92 (kohandatud)
⇨ uus

~~*Artikkel 5*~~

2~~1~~. ~~Artiklis 3 nimetatud~~ ~~ü~~Ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ annab välja asukohaliikmesriigi pädev asutus ⌦ viieks aastaks ja seda saab pikendada ⌫. ⇨ Enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva välja antud ühenduse litsentsid ja tõestatud koopiad kehtivad kuni nende kehtivusaja lõpuni. ⇦

3~~2~~. ~~Liikmesriigid~~ ⌦ Asukohaliikmesriik ⌫ annab~~vad~~ omanikule ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ originaali, mille säilitab autoveo-ettevõtja , ja nii mitu tõestatud koopiat, kui on ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ omaniku valduses olevaid sõidukeid, mis kuuluvad täielikult temale või on tema käsutuses näiteks järelmaksu-, rendi- või liisingulepingu alusel.

4~~3~~. Ühenduse ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ ⇨ ja tõestatud koopiad ⇦ vasta~~vad~~~~b~~ I lisas ettenähtud näidisele, kõnealuses lisas sätestatakse ka litsentsi ~~loa~~ kasutamist reguleerivad tingimused.

⇨ Komisjon kohandab I lisa tehnika arenguga. Kuna meetmete eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, võetakse need vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. ⇦

⇩ uus

5. Ühenduse litsentsil ja tõestatud koopiatel peab olema väljaandva asutuse tempel või pitser, samuti originaalallkiri ja seerianumber. Ühenduse litsentsi ja tõestatud koopiate seerianumbrid kantakse määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse maanteetranspordi tegevusalale lubamise ühiseeskirjad] artikliga 15 ettenähtud riiklikku elektroonilisse autoveo-ettevõtjate registrisse osana vedajat hõlmavast teabest.

---

🡻 881/92 (kohandatud)
⇨ uus

64. Ühenduse ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ antakse välja vedaja nimele. ~~ja seda~~ ⌦ Vedaja ⌫ ei või seda kolmandale isikule üle anda. ⌦ Ühenduse litsentsi ⌫ ~~T~~tõestatud koopiat hoitakse ⌦ igas vedaja ⌫ sõidukis ja see esitatakse volitatud kontrollametniku nõudmisel.

---

🡻 881/92 I lisa teise lehekülje seitsmenda lõigu teine ja kolmas lause (kohandatud)

Ühendatud autorongi puhul ⌦ kuulub ⌫ ~~peab luba~~ ⌦ tõestatud koopia ⌫ ~~kuuluma~~ mootorsõiduki juurde. ~~Luba~~ ⌦ See ⌫ kehtib ühendatud autorongi suhtes ka juhul, kui haagis või poolhaagis ei ole registreeritud või ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ omaniku nimel liiklusesse lubatud või kui see on registreeritud või lubatud liiklusesse mõnes muus liikmesriigis.

---

🡻 484/2002 artikkel 1.4 (kohandatud)

~~5. Ühenduse luba antakse viieks aastaks ja seda saab uuendada.~~

---

🡻 484/2002 artikli 1.2 punkt b; artikkel 1.5 (kohandatud)
⇨ uus

*Artikkel ~~6~~5*
⌦ Juhitunnistus ⌫

13. Liikmesriik annab vastavalt käesolevale artiklile ~~6~~ juhitunnistuse igale autoveo-ettevõtjale, kes:

a) omab ühenduse ⌦ litsentsi ⌫ ~~luba~~;

b) kasutab selles liikmesriigis seaduslikult töölepingu alusel töötavaid juhte, kes on ~~mitteliikmesriikide~~ ⌦ kolmandate riikide ⌫ kodanikud, või kasutab seaduslikult

~~mitteliikmesriikide~~ ⌦ kolmandate riikide ⌫ kodanikest juhte, kes on antud tema käsutusse kooskõlas tööhõive- ja kutseõppetingimustega, mis on samas liikmesriigis ette nähtud:

i) õigus- ja haldusnormidega, ning vajaduse korral~~:~~;

ii) kollektiivlepingutega vastavalt selles liikmesriigis kohaldatavatele eeskirjadele.

2. ⌦ Vedaja asukohaliikmesriigi ⌫ ~~Liikmesriik~~ ⌦ pädev asutus ⌫ annab juhitunnistuse ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ valdaja taotluse põhjal igale ⌦ kolmanda riigi ⌫ ~~mitteliikmesriigi~~ kodanikust juhile, kellega ta on seaduslikult sõlminud töölepingu või kes on seaduslikult tema käsutuses ~~kooskõlas õigus- ja haldusnormidega ja vajaduse korral kollektiivlepingutega vastavalt selles liikmesriigis kohaldatavatele eeskirjadele, mis käsitlevad selles liikmesriigis kohaldatavaid juhtide tööhõive- ja kutseõppetingimusi~~. Iga juhitunnistus tõendab, et selles nimetatud juht töötab vastavalt ~~artiklis 4~~ ⌦ lõikes 1 ⌫ ~~ettenähtud~~ sätestatud tingimustele.

3. Juhitunnistus vastab näidisele, mis on esitatud ~~ette nähtud~~ ~~IIIII~~ lisas~~ga ettenähtud mudelile, milles sätestatakseb samuti selle kasutamist reguleerivad tingimused~~.

⇨ 4. Komisjon kohandab II lisa tehnika arenguga. Kuna meetmete eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, võetakse need vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. ⇦

⇨ 5. Juhitunnistusel peab olema väljaandva asutuse tempel või pitser, samuti originaalallkiri ja seerianumber. Juhitunnistuse seerianumber kantakse määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse maanteetranspordi tegevusalale lubamise ühiseeskirjad] artikliga 15 ettenähtud riiklikku elektroonilisse autoveo-ettevõtjate registrisse osana seda vedajat hõlmavast teabest, kes annab selle juhitunnistuses nimetatud juhi kasutusse. ⇦

~~Liikmesriigid võtavad kõik juhitunnistuste võltsimise vältimiseks vajalikud meetmed. Nad teatavad sellest komisjonile.~~

6. Juhitunnistus kuulub autoveo-ettevõtjale, kes annab selle juhitunnistuses nimetatud juhi kasutusse, kui see juht juhib kõnealusele autoveo-ettevõtjale antud ühenduse ~~luba~~ ⌦ litsentsi ⌫ kasutavat sõidukit. Juhitunnistuse tõestatud koopiat ⌦ , mille on välja andnud vedaja asukohaliikmesriigi pädev asutus, ⌫ hoitakse autoveo-ettevõtja tööruumides. Juhitunnistus esitatakse volitatud kontrollametniku nõudmisel.

7. Juhitunnistus antakse tähtajaks, mille määrab väljaandev liikmesriik, maksimaalselt viieks aastaks. ⇨ Enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva välja antud juhitunnistused kehtivad kuni nende kehtivusaja lõpuni. ⇦

Juhitunnistus kehtib ainult seni, kuni selle väljaandmise tingimused on täidetud. Liikmesriigid võtavad kohased meetmed tagamaks, et kui neid tingimusi enam ei täideta, tagastab autoveo-ettevõtja tunnistuse viivitamata väljaandnud asutusele.

| |
|---|
| ↓ 881/92 artikkel 7 (kohandatud)<br>→1 484/2002 artikkel 1.6 |

*Artikkel ~~7~~6*

⌦ Tingimuste kontrollimine ⌫

→1 1. ← Kui on esitatud ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ saamise taotlus, kontrollivad asukohaliikmesriigi pädevad asutused hiljemalt viie aasta pärast alates litsentsi ~~loa~~ väljaandmisest ja seejärel iga viie aasta tagant, kas vedaja vastab (endiselt) ~~artikli 3 lõikes 2~~ artikli 4 lõikes 1 sätestatud tingimustele.

| |
|---|
| ↓ 484/2002 artikkel 1.6 |

2. Asukohaliikmesriigi pädev asutus jälgib korrapäraselt iga-aastaste kontrollimistega, mis hõlmavad vähemalt 20% selles liikmesriigis antud kehtivatest tunnistustest, kas ~~artikli 3 lõikes 3~~ artikli 5 lõikes 1 nimetatud juhitunnistuse andmise tingimused on jätkuvalt täidetud.

| |
|---|
| ↓ 484/2002 artikkel 1.7<br>(kohandatud) |

*Artikkel ~~8~~7*

⌦ Ühenduse litsentsi ja juhitunnistuse väljaandmisest keeldumine ja nende kehtetuks tunnistamine ⌫

1. Kui artikli ~~3 lõikes 2~~ 4 lõikes 1 sätestatud või artikli ~~3 lõikes 3~~ 5 lõikes 1 nimetatud tingimusi ei täideta, lükkab asukohaliikmesriigi pädev asutus ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ või juhitunnistuse andmise või uuendamise taotluse tagasi otsusega, milles on esitatud~~b~~ tagasilükkamise põhjused.

2. Pädev asutus ~~tühistab~~ tunnistab ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ või juhitunnistuse kehtetuks, kui selle valdaja:

a) ei täida enam artikli ~~3 lõikes 2~~ 4 lõikes 1 sätestatud või artikli ~~3~~5 lõikes ~~3~~1 nimetatud tingimusi, või

b) on esitanud ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ või juhitunnistuse ~~andmiseks nõutavates andmetes~~ ⌦ saamise taotluses ⌫ ebaõiget teavet.

| |
|---|
| ↓ 484/2002 artikkel 1.8 |

~~2. Liikmesriigid tagavad, et ühenduse loa valdaja võib edasi kaevata iga asukohaliikmesriigi pädeva asutuse otsuse juhitunnistuse andmisest keeldumise või tühistamise kohta või juhitunnistuste andmise täiendavatest tingimustest sõltuvusse seadmise kohta.~~

↓ 3118/93 – 484/2002 (kohandatud)

# ⌦ III peatükk: Kabotaaž ⌫

↓ 484/2002 artikkel 2.1 (kohandatud)

*Artikkel ~~1~~8*

⌦ Põhimõte ⌫

1. Rendi või tasu eest kaupade ⌦ vedajal ⌫, millel on ~~määruses (EMÜ) nr 881/92 ettenähtud~~ ühenduse ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ ja mille juhil, kui ta on ⌦ kolmanda riigi ⌫ ~~mitteliikmesriigi~~ kodanik, on ~~nimetatud määruses sätestatud tingimustele vastav~~ juhitunnistus, on käesolevas ~~määruses~~ ⌦ peatükis ⌫ sätestatud tingimustel õigus ⌦ teha kabotaažvedusid. ⌫~~ajutisel alusel rendi või tasu eest tegelda teise liikmesriigi riigisisese autoveoga, edaspidi vastavalt „vastuvõttevja liikmesriik" ja „kabotaaž", omamata seal registrijärgset või muud asukohta.~~

⇩ uus

2. Lõikes 1 osutatud vedajal lubatakse pärast teisest liikmesriigist või kolmandast riigist vastuvõtvasse liikmesriiki toimuvat rahvusvahelist vedu teha ühe ja sama sõidukiga kuni kolm kabotaažvedu, kui saabuva rahvusvahelise veoga veetud kaubad on kohale toimetatud. Kabotaažveo raames toimuv viimane lasti mahalaadimine enne vastuvõtvast liikmesriigist lahkumist peab aset leidma seitsme päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis.

3. Riigisisese autoveo teenuseid, mida vastuvõtvas liikmesriigis osutab mitteresidendist vedaja, käsitatakse käesoleva määrusega kooskõlas olevatena üksnes juhul, kui vedaja esitab selged tõendid rahvusvahelise veo kohta, mille käigus ta on saabunud vastuvõtvasse liikmesriiki, ja iga järgneva kabotaažveo kohta, mille ta on seal teinud. Selline tõendusmaterjal koosneb iga üksiku veo puhul vähemalt järgmistest üksikasjadest:

a) saatja nimi, aadress ja allkiri;

b) vedaja nimi, aadress ja allkiri;

c) saaja nimi ja aadress, samuti tema allkiri ja kohaletoimetamise kuupäev pärast seda, kui kaubad on kohale toimetatud;

d) kaupade ülevõtmise koht ja kuupäev ning kättetoimetamiskoht;

e) kaupade olemuse tavakirjeldus ning nende pakkimisviis ja ohtlike kaupade puhul nende üldtunnustatud kirjeldus, samuti pakkide arv ning nende peal olevad erimärgid ja -numbrid;

f) kaupade brutokaal või muul viisil väljendatud hulk;

g) mootorsõiduki ja haagise numbrimärgid.

Selleks võib olla saateleht või mis tahes muu veodokument.

---

↓ 3118/93 (kohandatud)

4~~2~~. ~~Lisaks on~~ Vedajal, kellele on asukohaliikmesriigi õigusaktide kohaselt antud õigus osutada selles liikmesriigis rendi või tasu eest artikli 1 lõike 5 punktides a, b ja c ~~esimese direktiivi[15] lisa punktides 1, 5 ja 1 nimetatud~~ ⌦ täpsustatud ⌫ autoveoteenuseid, on käesolevas peatükis ette nähtud tingimustel lubatud teha sama liiki kabotaažvedu või kabotaažvedu samasse kategooriasse kuuluvate sõidukitega.

---

↓ 484/2002 artikkel 2.2 (kohandatud)

~~Kui juht on mitteliikmesriigi kodanik, peab tal olema juhitunnistus vastavalt määruses (EMÜ) nr 881/92 sätestatud tingimustele.~~

---

↓ 3118/93 (kohandatud)
⇨ uus

5~~3~~. Luba teha ~~esimese direktiivi lisa punktis 5~~ artikli 1 lõike 5 punktis e nimetatud veoliikide raames kabotaažvedu on piiranguteta.

6~~4~~. Ettevõtjal, kellele on asukohaliikmesriigi õigusaktide kohaselt antud õigus osutada selles liikmesriigis omal kulul autoveoteenust, on lubatud teha omal kulul kabotaažvedu ⌦ , nagu on määratletud artikli 1 lõike 5 punktis d ⌫ ~~esimeses direktiivi lisa punktis 4~~.

~~Komisjon võtab vastu käesoleva lõike üksikasjalikud rakenduseeskirjad.~~

---

15 ~~Esimene nõukogu direktiiv, 23. juuli 1962, millega kehtestatakse rahvusvaheliste vedude teatavad ühiseeskirjad (kaupade autovedu) (EÜT 70, 6. 8. 1962, lk 2005/62). Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 881/92 (EÜT L 95, 9.4.1992, lk 1).~~

↓ 3118/93 (kohandatud)

*~~Artikkel 2~~*

~~1. Artiklis 12 määratletud lõpliku süsteemi järkjärguliseks kehtestamiseks tehakse ajavahemikus 1. jaanuar 1994 – 30. juuni 1998 kabotaažvedu ühenduse kabotaažikvootide raames, ilma et see piiraks artikli 1 lõike 3 kohaldamist.~~

~~Kabotaažiload peavad vastama I lisas toodud näidisele.~~

↓ 3315/94 artikkel 1.1

~~Ühenduse kabotaažikvoot koosneb kabotaažilubadest, mis kehtivad kaks kuud, vastavalt järgmisele tabelile:~~

| ~~Aasta~~ | ~~Lubade arv~~ |
|---|---|
| ~~1994~~ | ~~30000~~ |
| ~~1995~~ | ~~46296~~ |
| ~~1996~~ | ~~60191~~ |
| ~~1997~~ | ~~83206~~ |
| ~~1. jaanuar–30. juuni 1998~~ | ~~54091~~ |

↓ 3118/93

~~2. Liikmesriigi taotluse korral, mis tuleb esitada enne iga aasta 1. novembrit, võib ühe kabotaažiloa muuta kaheks lühiajaliseks loaks, mille kummagi kehtivusaeg on üks kuu.~~

~~Lühiajalised kabotaažiload peavad vastama II lisas toodud näidisele.~~

~~3. Kvoodid jaotatakse liikmesriikide vahel järgmiselt:~~

~~↓ 3315/94 artikkel 1.2~~

| | ~~1995~~ | ~~1996~~ | ~~1997~~ | ~~1. jaanuar–30. juuni 1998~~ |
|---|---|---|---|---|
| ~~Belgia~~ | ~~3647~~ | ~~4742~~ | ~~6223~~ | ~~4045~~ |
| ~~Taani~~ | ~~3538~~ | ~~4600~~ | ~~6037~~ | ~~3925~~ |
| ~~Saksamaa~~ | ~~5980~~ | ~~7774~~ | ~~10203~~ | ~~6632~~ |
| ~~Kreeka~~ | ~~1612~~ | ~~2096~~ | ~~2751~~ | ~~1789~~ |
| ~~Hispaania~~ | ~~3781~~ | ~~4916~~ | ~~6452~~ | ~~4194~~ |
| ~~Prantsusmaa~~ | ~~4944~~ | ~~6428~~ | ~~8436~~ | ~~5484~~ |
| ~~Iirimaa~~ | ~~1645~~ | ~~2139~~ | ~~2808~~ | ~~1826~~ |
| ~~Itaalia~~ | ~~4950~~ | ~~6435~~ | ~~8445~~ | ~~5490~~ |
| ~~Luksemburg~~ | ~~1699~~ | ~~2209~~ | ~~2899~~ | ~~1885~~ |
| ~~Madalmaad~~ | ~~5150~~ | ~~6695~~ | ~~8786~~ | ~~5711~~ |
| ~~Austria~~ | ~~0~~ | ~~0~~ | ~~4208~~ | ~~2736~~ |
| ~~Portugal~~ | ~~2145~~ | ~~2789~~ | ~~3661~~ | ~~2380~~ |
| ~~Soome~~ | ~~1774~~ | ~~2307~~ | ~~3029~~ | ~~1969~~ |
| ~~Rootsi~~ | ~~2328~~ | ~~3027~~ | ~~3973~~ | ~~2583~~ |
| ~~Ühendkuningriik~~ | ~~3103~~ | ~~4034~~ | ~~5295~~ | ~~3442~~ |

↓ 3118/93

~~*Artikkel 3*~~

~~1. Artiklis 2 nimetatud kabotaažiluba annab selle saajale õiguse kabotaažvedu teha.~~

~~2. Komisjon jagab kabotaažiload asukohaliikmesriikidele, kelle pädevad ametiasutused annavad need välja vastava taotluse esitanud ettevõtjatele.~~

~~Lubadel peab olema asukohaliikmesriigi tunnusmärk.~~

~~3. Kabotaažiluba väljastatakse vedaja nimele. Vedaja ei või seda kolmandale isikule üle anda. Iga kabotaažiluba võib korraga kasutada ainult üks sõiduk.~~

~~„Sõiduk" on asukohaliikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on kõnealuses liikmesriigis registreeritud ja mida kasutatakse eranditult kaupade veoks.~~

~~Sõiduk on mitteresidendist vedaja käsutuses kas tema omandina või muudel alustel, näiteks järelmaksu-, rendi- või liisingulepingu alusel.~~

~~Rentimise korral rendib kabotaažveo tegemiseks sõiduki asukohaliikmesriigi vedaja. Mitteresidendist vedaja võib siiski rikke või avarii tõttu pooleli jäänud kabotaažveo lõpuleviimiseks rentida sõiduki vastuvõtvas liikmesriigis samadel tingimustel kui residendist vedajad.~~

~~Kabotaažiluba ja võimalik rendileping peavad mootorsõidukiga kaasas olema.~~

~~4. Kontrolliametnike nõudmisel tuleb kabotaažiluba neile esitada.~~

~~5. Asukohaliikmesriigi pädev asutus peab enne kabotaažiloa kasutamist märkima sellele loa kehtivusaja alguskuupäeva.~~

*~~Artikkel 4~~*

~~Kabotaažiloa alusel tehtud veod kantakse salvestuslehtede vihikusse ning salvestuslehed ja luba tagastatakse loa andnud asukohaliikmesriigi pädevale asutusele kaheksa päeva jooksul alates loa kehtivusaja lõppemisest.~~

~~Salvestuslehtede vihik peab vastama III lisas toodud näidisele.~~

*~~Artikkel 5~~*

~~1. Iga liikmesriigi pädev asutus edastab iga kvartali lõpus ja kolme kuu jooksul komisjonile andmed kabotaažvedude kohta, mida residendist vedajad on selle kvartali jooksul teinud; artiklis 7 nimetatud juhul võib komisjon kõnealuse ajavahemiku ühele kuule lühendada; andmed esitatakse veetud tonnides ja tonnkilomeetrites.~~

~~Edastamine toimub tabeli vormis, mille näidis on toodud IV lisas.~~

~~2. Komisjon saadab liikmesriikidele võimalikult kiiresti lõppkokkuvõtted, mis on koostatud lõike 1 kohaselt esitatud andmete põhjal.~~

| |
|---|
| ↓ 3118/93 artikkel 6 (kohandatud)<br>⇨ uus |

*Artikkel ~~6~~9*

⌦ Kabotaažvedude suhtes kohaldatavad eeskirjad ⌫

1. Kui ühenduse ⌦ õigusaktides ⌫ ~~määrustes~~ ei ole sätestatud teisiti, peavad kabotaažveod olema kooskõlas vastuvõtvas liikmesriigis kehtivate õigus- ja haldusnormidega, mis käsitlevad järgmisi valdkondi:

a) veolepingut reguleerivad ~~hinnad ja~~ tingimused;

b) maanteesõidukite mass ja mõõtmed; ~~vajaduse korral võivad mass ja mõõtmed olla vedaja asukohaliikmesriigis kohaldatavatest suuremad, kuid mitte mingil juhul ei tohi need ületada standardeid, mis on kehtestatud nõukogu direktiivi 86/364/EMÜ[16] artikli 1 lõikes 1 nimetatud vastavustunnistusega~~;

c) teatavate kaubaliikide, eelkõige ohtlike kaupade, kiirestiriknevate toiduainete ja elusloomade veo kohta kehtivad nõuded;

d) ⌦ tööaeg, ⌫ ~~sõidu-~~ ⌦ sõiduaeg ⌫ ja ⌦ puhkeperioodid ⌫ ~~puhkeaeg~~;

e) veoteenuste käibemaks. ~~Selles valdkonnas kohaldatakse käesoleva määruse artiklis 1 nimetatud teenuste suhtes direktiivi 77/388/EMÜ.[17]~~

Vajaduse korral võivad ⌦ esimese lõigu punktis b osutatud ⌫ mass ja mõõtmed olla vedaja asukohaliikmesriigis kohaldatavatest suuremad, kuid mitte mingil juhul ei tohi need ületada ⇨ vastuvõtva liikmesriigi kehtestatud piiranguid riigisiseste vedude osas või ⇦ tehnilisi ⌦ omadusi, millele on viidatud ⌫ ~~standardeid, mis on kehtestatud,~~ nõukogu direktiivi ~~86/364/EMÜ~~[18] ⌦ 96/53/EÜ[19] ⌫ artikli ~~1~~ ⌦ 6 ⌫ lõikes 1 nimetatud ⌦ tõendites ⌫ ~~vastavustunnistusega~~;

~~2. Kabotaažveol kasutatavate sõidukite ehituse ja varustuse tehnilised standardid peavad ühtima rahvusvahelisse veondusse lubatud sõidukitele kehtestatud standarditega.~~

2~~3~~. Selleks et vältida mis tahes ~~avalikku või varjatud~~ diskrimineerimist kodakondsuse või registrijärgse asukoha alusel, tuleb lõikes 1 nimetatud ⌦ õigus- ja haldusnorme ⌫ ~~sätteid~~ kohaldada mitteresidentidest vedajate suhtes samadel tingimustel kui need, mis kõnealune liikmesriik esitab oma kodanikele.

16 ~~EÜT L 221, 7.8.1986, lk 48.~~

17 ~~Nõukogu direktiiv 77/388/EMÜ, 17. mai 1977, liikmesriikide kumuleeruvat käibemaksu käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta – ühine käibemaksusüsteem: ühtne maksubaas (EÜT L 145, 13.6.1977, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 92/111/EMÜ (EÜT L 384, 30.12.1992, lk 47).~~

18 ~~EÜT L 221, 7.8.1986, lk 48.~~

19 EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

~~4. Kui kogemuste põhjal ilmneb, et lõikes 1 nimetatud valdkondade loetelu, kus kohaldatakse vastuvõtva liikmesriigi õigusakte, on tarvis kohandada, muudab nõukogu kõnealust loetelu komisjoni ettepaneku põhjal kvalifitseeritud häälteenamusega.~~

---

↓ 3118/93 (kohandatud)

*~~Artikkel 7~~*

~~1. Tõsiste häirete korral veonduse siseturul teatavas geograafilises piirkonnas, mis tulenevad kabotaažist või on selle tõttu süvenenud, võivad liikmesriigid ohutusmeetmete vastuvõtmiseks pöörduda kõnealuse küsimusega komisjoni poole, edastades talle vajaliku teabe ja teatades kõikidest meetmetest, mida nad kavatsevad võtta residentidest vedajate suhtes.~~

~~2. Lõike 1 kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:~~

~~— *tõsised häired veonduse siseturul teatavas geograafilises piirkonnas* — kõnealusele turule eriomaste probleemide ilmnemine, mis väljendub selles, et pakkumine ületab nõudmist tõsisel määral ning tõenäoliselt jätkuvalt, ohustades finantsstabiilsust ja paljude autoveo-ettevõtjate püsimajäämist;~~

~~— *geograafiline piirkond* — piirkond, mis moodustab kogu liikmesriigi territooriumi või osa sellest või ulatub kogu teise liikmesriigi territooriumile või osale sellest.~~

~~3. Komisjon tutvub olukorraga, eelkõige viimaste artiklis 5 nimetatud kvartaliandmete põhjal, ja pärast konsulteerimist määruse (EMÜ) nr 3916/90[20] artikliga 5 moodustatud nõuandekomiteega otsustab ühe kuu jooksul alates vastava liikmesriigi taotluse vastuvõtmisest, kas ohutusmeetmed on vajalikud või mitte, ning kui need on vajalikud, võtab need vastu.~~

~~Nende meetmete hulka võib kuuluda asjaomase piirkonna ajutine väljajätmine käesoleva määruse reguleerimisalast.~~

~~Käesoleva artikli kohaselt kasutusele võetud meetmed kehtivad tähtaja jooksul, mis on kuni kuus kuud ning mida võib üks kord samaks kehtivusajaks pikendada.~~

~~Komisjon teatab liikmesriikidele ja nõukogule viivitamata kõikidest käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.~~

~~4. Kui komisjon otsustab võtta ohutusmeetmeid ühe või mitme liikmesriigi suhtes, peavad asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused võtma samasuguses ulatuses meetmeid residentidest vedajate suhtes ning teavitama sellest komisjoni.~~

~~Kõnealuseid meetmeid kohaldatakse hiljemalt alates samast kuupäevast, kui komisjoni vastuvõetud ohutusmeetmeid.~~

~~5. Kõik liikmesriigid võivad pöörduda lõikes 3 nimetatud komisjoni otsusega nõukogu poole 30 päeva jooksul alates selle teatavakstegemisest.~~

---

20 ~~EÜT L 375, 31.12.1990, lk 10.~~

~~30 päeva jooksul pärast liikmesriigi pöördumist, või kui pöördumise on esitanud mitu liikmesriiki, siis pärast esimest pöördumist, võib nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega teha teistsuguse otsuse.~~

~~Nõukogu otsuse suhtes kohaldatakse lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud kehtivusaega.~~

~~Asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused peavad võtma samasuguses ulatuses meetmeid residentidest vedajate suhtes ja teavitama sellest komisjoni.~~

~~Kui nõukogu ei võta vastu otsust teises lõigus sätestatud tähtaja jooksul, on komisjoni otsus lõplik.~~

~~6. Kui komisjoni arvates on lõikes 3 nimetatud meetmeid tarvis pikendada, teeb ta komisjonile ettepaneku, kes teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.~~

---

↓ 881/92 artikli 11 lõige 1 (kohandatud)
⇨ uus

# ⌦ IV peatükk: Vastastikune abi ja karistused ⌫

*Artikkel 10*
⌦ Vastastikune abi ⌫

1. Liikmesriigid ⌦ abistavad ⌫ ~~annavad~~ üksteis~~tele~~ käesoleva määruse kohaldamise ja järelevalve tagamisel ~~vastastikust abi~~. ⇨ Nad vahetavad teavet vastavalt määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse maanteetranspordi tegevusalale lubamise ühiseeskirjad] artiklile 17 loodud riiklike kontaktpunktide kaudu. ⇦

---

↓ 3118/93 artikkel 8

~~*Artikkel 8*~~

~~1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel.~~

| |
|---|
| ↓ 484/2002 artikkel 1.7 (kohandatud)<br>⇨ uus |

*Artikkel 11*

⌦ Asukohaliikmesriigi karistused rikkumiste korral ⌫

1~~3~~. ~~Veoeeskirjade~~ ⇨ Mis tahes liikmesriigis toime pandud või tuvastatud autoveoalaste ühenduse õigusaktide ⇦ tõsis~~t~~e rikkumis~~t~~e või korduvate ~~väiksemate~~ pisirikkumiste korral ~~võib~~ teeb rikkumis~~i~~ed toime pannud vedaja asukohaliikmesriigi pädev asutus ~~muu hulgas ajutiselt või osaliselt tühistada ühenduse loa tõestatud koopiad ja tühistada juhitunnistused.~~ ⇨ hoiatuse ja võib muu hulgas kehtestada järgmised halduskaristused: ⇦

a) ⇨ ühenduse litsentsi kõigi või osade tõestatud koopiate ajutine või alaline kehtetuks tunnistamine; ⇦

b) ⇨ ühenduse litsentsi ajutine või alaline kehtetuks tunnistamine. ⇦

Nende ~~sanktsioonide~~ karistuste määramisel peetakse silmas ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ valdaja toime pandud rikkumise raskust ⇨ ning pisirikkumiste arvu ⇦ ja selle ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ tõestatud koopiate arvu, mida ta valdab rahvusvaheliseks veoks.

2~~4~~. Juhitunnistuste igasuguse väärkasutamisega seotud tõsis~~t~~e rikkumis~~t~~e või korduvate ~~väiksemate~~ pisirikkumiste korral võib ~~selliseid~~ rikkumis~~i~~ed toime pannud autoveo-ettevõtja asukohaliikmesriigi pädev asutus kehtestada kohaseid ~~sanktsioone~~ karistusi, näiteks:

a) juhitunnistuste andmise peatamine,

b) juhitunnistuste ~~tühistamine~~ kehtetuks tunnistamine,

c) juhitunnistuste andmise seadmine sõltuvusse täiendavatest tingimustest väärkasutuse vältimiseks,

d) ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ ⌦ kõigi või osade ⌫ tõestatud koopiate ajutine või ~~osaline~~ ⌦ alaline ⌫ ~~tühistamine~~ kehtetuks tunnistamine,

e) ⇨ ühenduse litsentsi ajutine või lõplik kehtetuks tunnistamine. ⇦

Nende ~~sanktsioonide~~ karistuste määramisel võetakse arvesse ühenduse ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ valdaja toime pandud rikkumise raskust.

↓ 881/92 (kohandatud)
→1 parandus, EÜT L 213, 29.7.1992, lk 36
⇨ uus

3. ~~Veoeeskirjade tõsise rikkumise või korduvate väikeste rikkumiste korral~~ ⌦ Artikli 12 lõikes 1 osutatud juhul ⌫ ~~kontrollib~~ ⇨ otsustab ⇦ ⌦ asukohaliikmesriigi ⌫ ~~selle liikmesriigi~~ pädev asutus~~, kus on vedaja asukoht~~, ⇨ kas vedajale määrata karistus. ⇦ ~~kontrollib artikli 8 lõigetes 3 ja 4 sätestatud sanktsioonide kohaldamise viise. ja~~⌦ Ta ⌫ edastab~~b~~ ~~oma otsuse~~ selle liikmesriigi pädevale asutusele, →1 kus rikkumised tuvastati, ← ⇨ võimalikult kiiresti ning hiljemalt kolme kuu jooksul alates rikkumisest teada saamisest teabe selle kohta, millised käesoleva artikli lõigetega 1 ja 2 ettenähtud karistused määrati.

Kui karistuse määramine ei olnud võimalik, esitab ta põhjenduse. ⇦

---

↓ 3118/93 artikli 8 lõige 4 (kohandatud)

~~4. Vastuvõtva liikmesriigi pädev asutus teavitab asukohaliikmesriigi pädevat asutust esinenud rikkumistest ja vedaja suhtes kehtestatud sanktsioonidest ning võib tõsiste või korduvate rikkumiste korral samal ajal esitada nõudmise sanktsioonide kohaldamise kohta.~~

4. ~~Tõsiste või korduvate rikkumiste korral otsustab asukohaliikmesriigi pädev asutus, kas asjaomase vedaja suhtes on tarvis kohaldada asjakohast sanktsiooni; kõnealune asutus~~ ⌦ Pädev asutus ⌫ võtab arvesse ~~vastuvõtvas~~ ⌦ selles ⌫ liikmesriigis, kus rikkumised tuvastati, määratud ~~sanktsioone~~ ⌦ karistusi ⌫ ja tagab, et vedajale määratud ~~sanktsioonid~~ ⌦ karistused ⌫ tervikuna oleksid proportsionaalsed vastavate rikkumistega.

---

↓ 3118/93 artikli 8 lõike 4 kolmas lõik (kohandatud)

~~Sanktsioon, mille asukohaliikmesriigi pädev asutus on kehtestanud pärast konsulteerimist vastuvõtva liikmesriigi pädeva asutusega, võib ulatuda autoveo-ettevõtjate tegevusloa tühistamiseni.~~

---

↓ 3118/93 artikli 8 lõike 4 neljas ja viies lõik (kohandatud)

5. Samuti võib~~b~~ ⌦ vedaja ⌫ asukohaliikmesriigi pädev asutus vastavalt oma õigusele algatada vedaja suhtes menetluse siseriiklikus kohtus. Kõnealune pädev asutus teatab vastuvõtva liikmesriigi pädevale asutusele ~~eelmiste lõikude kohaselt vastuvõetud~~ ⌦ sellekohasest ⌫ otsustest.

⇩ uus

6. Liikmesriigid tagavad, et vedajad võivad nende suhtes vastavalt käesolevale artiklile määratud halduskaristuse vaidlustada.

~~🡻 881/92 artikkel 9 (kohandatud)~~

~~Liikmesriigid tagavad, et ühenduse loa taotlejal või omanikul on võimalik esitada kaebus kõikide asukohaliikmesriigi pädevate asutuste tehtud otsuste kohta loa andmisest keeldumise või see tühistada.~~

~~🡻 881/92 artikkel 9 (kohandatud)~~

~~2. Liikmesriigid tagavad, et ühenduse loa litsentsi valdaja võib edasi kaevata iga asukohaliikmesriigi pädeva asutuse otsuse juhitunnistuse andmisest keeldumise või tühistamise kohta või juhitunnistuste andmise täiendavatest tingimustest sõltuvusse seadmise kohta.~~

~~🡻 881/92 (kohandatud)~~
~~➔1 parandus, EÜT L 213, 29.7.1992, lk 36~~
⇨ uus

*Artikkel ~~11~~12*
⌦ Vastuvõtva liikmesriigi karistused rikkumiste korral ⌫

~~2~~1. Kui liikmesriigi pädev asutus on teadlik käesoleva määruse ⇨ või autoveoalaste ühenduse õigusaktide ⇦ ⌦ tõsisest ⌫ rikkumisest ⇨ või korduvatest pisirikkumistest ⇦, mis on omistatav ~~mõne teise liikmesriigi~~ ⌦ mitteresidendist ⌫ vedajale, ~~teatab~~ ⇨ edastab ⇦ liikmesriik, ➔1 kelle territooriumil rikkumine tuvastati, ← ~~sellest~~ ~~selle~~ vedaja ⌦ asukohaliikmesriigi ⌫ ~~liikmesriigi~~ pädevale asutusele~~,~~ ~~kus on kõnealuse vedaja asukoht~~ ⇨ võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt ühe kuu jooksul rikkumisest teadlikuks saamist järgmise teabe: ⇦

a) ⇨ rikkumise kirjeldus ning selle toimepaneku kuupäev ja aeg; ⇦

b) ⇨ rikkumise kategooria, liik ja selle tõsidus; ⇦

c) ⇨ määratud ja täideviidud karistused. ⇦

~~samuti võib ta~~ ⌦ Vastuvõtva liikmesriigi pädev asutus võib ⌫ nõuda vedaja asukohaliikmesriigi pädevalt asutuselt ~~sanktsioonide~~ ⇨ halduskaristuste ⇦ kehtestamist kooskõlas artikliga 11~~käesoleva määrusega~~.

↓ 3118/93 artikli 8 lõiked 2 ja 3 (kohandatud)
⇨ uus

2. Ilma et see piiraks ~~mis tahes~~ ⌦ kriminaalvastutusele võtmist, ⌫ ~~kriminaalmenetluse toiminguid,~~ on vastuvõtva liikmesriigi pädevatel asutustel õigus kehtestada ⌦ karistusi ⌫ ~~sanktsioone~~ mitteresidendist vedaja suhtes, kes on kabotaažveo jooksul rikkunud nende territooriumil käesolevat määrust ⇨ või autoveoalaseid ⇦ ⌦ siseriiklikke ⌫ ~~ühenduse~~ või ⌦ ühenduse ⌫ ~~siseriiklikke~~ ⇨ õigusakte ⇦. ~~sanktsioone~~ ⌦ Karistusi ⌫ kohaldatakse diskrimineerimata. ~~ja kooskõlas lõikega 3~~ ~~Lõikes 2 nimetatud sanktsioonide~~ ⌦ Karistuste ⌫ hulka võib muu hulgas kuuluda hoiatus või tõsiste ⌦ rikkumise ⌫ või korduvate ⌦ pisi ⌫rikkumiste korral kabotaažveo ajutine keelamine selle vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, kus eeskirju on rikutud.

⇩ uus

3. Liikmesriigid tagavad, et vedajad võivad nende suhtes vastavalt käesolevale artiklile määratud halduskaristuse vaidlustada.

↓ 3118/93 (kohandatud)

~~Liikmesriigid tagavad, et iga loa taotleja või omanik võib esitada kaebuse loa andmisest keeldumist või selle tühistamist käsitleva otsuse ja mis tahes muu halduskaristuse kohta, mille asukohaliikmesriigi või vastuvõtva liikmesriigi pädev asutus on talle määranud.~~

⇩ uus

*Artikkel 13*
Sissekanne riiklikku registrisse

Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil asutatud vedaja autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine või korduvad pisirikkumised, mille eest on mis tahes liikmesriik karistuse määranud, samuti määratud karistused kantakse määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse maanteetranspordi tegevusalale lubamise ühiseeskirjad] artikli 15 alusel loodavasse riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse. Sellised registri sissekanded, mis hõlmavad ühenduse litsentsi ajutist või alalist kehtetuks tunnistamist, jäävad andmebaasi vähemalt kaheks aastaks.

↓ 484/2002 artikkel 1.10 (kohandatud)

## ⌦ V peatükk: Rakendamine ⌫

~~*Artikkel 11a*~~

~~Komisjon uurib juhitunnistuse valdamise kohustuse mitteliikmesriikide kodanikest juhtidega piiramise tagajärgi ja esitab juhul, kui see on piisavalt põhjendatud, ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.~~

↓ 3118/93 (kohandatud)

~~*Artikkel 11*~~

~~Komisjon esitab nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta iga kahe aasta tagant, esimest korda 30. juunil 1996.~~

⇩ uus

*Artikkel 14*
Komitee

1. Komisjoni abistab vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85[21] artikli 18 lõikele 1 asutatud komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja lõike 5 punkti b ning artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõike 3 puntiga c, artikli 4 punktiga b ja artikli 4 punktiga e ettenähtud tähtajaks kehtestatakse üks kuu.

[21] EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

*Artikkel 15*
Karistused

Liikmesriigid võtavad vastu käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste süsteemi, ning võtavad karistuste kohaldamist tagavad meetmed. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad meetmetest komisjonile [12 kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast] ning hilisematest muudatustest viivitamata.

Liikmesriigid tagavad meetmete kohaldamise diskrimineerimata vedaja kodakondsuse või registreeritud asukoha põhjal.

---

| |
|---|
| ↓ 881/92 artikkel 10 (kohandatud) ⇨ uus |

*Artikkel ~~10~~16*
⌦ Aruandlus ⌫

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile iga aasta 31. jaanuariks nende vedajate arvu, kes on eelneva aasta 31. detsembri seisuga ühenduse ~~lubade~~ ⌦ litsentside ⌫ omanikud, ja tõestatud koopiate arvu, mis vastab kõnealusel kuupäeval veonduses kasutatavate sõidukite arvule.

⇨ 2. Liikmesriigid teatavad komisjonile ka eelmisel kalendriaastal välja antud juhitunnistuste arvu ning asjaomase aasta 31. detsembril kehtivate juhitunnistuste arvu. ⇦

---

| |
|---|
| ↓ 881/92 |

~~*Artikkel 12*~~

~~Tunnistatakse kehtetuks:~~

~~– nõukogu määrus (EMÜ) nr 3164/76,~~

~~– nõukogu 17. veebruari 1975. aasta direktiivi 75/130/EMÜ (ühiste eeskirjade kehtestamise kohta liikmesriikidevahelise kaupade kombineeritud veo teatavate liikide jaoks)[22] artikkel 4,~~

---

22 ~~EÜT L 48, 22.2.1975, lk 31. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 91/224/EMÜ (EÜT L 103, 23.4.1991, lk 1).~~

– nõukogu 13. mai 1965. aasta direktiiv 65/269/EMÜ, mis käsitleb liikmesriikidevahelise kaupade autoveo lubadega seotud teatavate eeskirjade standardimist,[23]

– nõukogu 20. detsembri 1979. aasta otsus 80/48/EMÜ (rendi või tasu eest tehtava liikmesriikidevahelise kaupade autoveo veomahu kohandamise kohta).[24]

*Artikkel 13*

Esimest nõukogu 23. juuli 1962. aasta direktiivi muudetakse järgmiselt:

1. pealkiri asendatakse järgmisega: „Esimene nõukogu direktiiv, 23. juuli 1962, ühiste eeskirjade kehtestamise kohta kaupade autoveo teatavate liikide jaoks";

2. artikkel 1 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 1*

1. Lõikes 2 sätestatud tingimustel liberaliseerivad liikmesriigid lisas loetletud rendi või tasu eest ja omal kulul tehtava rahvusvahelise autoveo liigid, kui vedu toimub nende territooriumile või territooriumilt või nende territooriumi kaudu.

2. Lisas loetletud vedudega seotud veoliigid ja tühisõidud vabastatakse ühenduse loa või muu veoloa nõudest";

3. II lisa tunnistatakse kehtetuks ja I lisa asendatakse käesoleva määruse II lisaga.

*Artikkel 14*

Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva määruse rakendamiseks võetud meetmetest.

*Artikkel 15*

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 1993.

---

23 EÜT 88, 24.5.1965, lk 1469/65. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 85/505/EMÜ (EÜT L 309, 21.11.1985, lk 27).

24 EÜT L 18, 24.1.1980, lk 21.

↓ 3118/93 artiklid 11 ja 12

~~*Artikkel 11*~~

~~Komisjon esitab nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta iga kahe aasta tagant, esimest korda 30. juunil 1996.~~

~~*Artikkel 12*~~

~~1. Käesolev määrus jõustub 1. jaanuaril 1994.~~

~~2. Artiklis 2 sätestatud kabotaažveo suhtes kohaldatava ühenduse loa- ja kvoodisüsteemi kehtivusaeg lõpeb 1. juulil 1998.~~

~~3. Sellest kuupäevast on igal artikli 1 tingimustele vastaval mitteresidendist vedajal õigus osutada ajutisel alusel ja ilma koguseliste piiranguteta riigisiseseid autoveoteenuseid mõnes teises liikmesriigis, omamata seal registrijärgset või muud asukohta.~~

~~Võttes arvesse saadud kogemusi, transporditurg arengut ja transpordisektori harmoneerimisel tehtud edusamme, esitab komisjon nõukogule vajaduse korral ettepaneku lõpliku süsteemiga kaasnevate üksikasjalike eeskirjade kohta, mis käsitlevad kabotaažveo turu jälgimist ja artiklis 7 sätestatud kaitsemeetmete kohandamist.~~

↓

# VI peatükk
# Lõppsätted

*Artikkel 17*
Kehtetuks tunnistamine

Määrused (EMÜ) nr 881/92 ja (EMÜ) nr 3118/93 ning direktiiv 2006/94/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrustele ja direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt III lisas esitatud vastavustabelile.

*Artikkel 18*
Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates [kohaldamise kuupäev].

↓ 881/92, 3118/93

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, […]

| | |
|---|---|
| *Euroopa Parlamendi nimel* | *Nõukogu nimel* |
| *president* | *eesistuja* |
| *[...]* | *[...]* |

🡻 881/92 I lisa (kohandatud)
➔$_1$ 2003. aasta ühinemisakt
➔$_2$ 1791/2006 lisa punkt 6(B)(2)
➔$_3$ Austria, Rootsi ja Soome ühinemisakti artikkel 29 ja I lisa, lk 166
⇨ uus

# I LISA

EUROOPA ~~MAJANDUS~~ÜHENDUS

a)

(~~Paks sinine paber - DIN A4~~ ⌦ Helesinine sünteetiline paber, suurusega DIN A4, (150 g/m$^2$ või rohkem) ⌫)

(~~Loa~~ ⌦ Litsentsi ⌫ esimene lehekülg)

(Tekst koostatakse ~~luba~~ ⌦ litsentsi ⌫ väljaandva liikmesriigi ametlikus keeles või ühes selle ametlikest keeltest)

~~Loa~~ ⌦ Litsentsi ⌫ välja andnud riik

Riigi tunnusmärk [1] Pädeva asutuse nimi

~~LUBA~~ ⌦ LITSENTS ⌫ nr

⇨ TÕESTATUD KOOPIA nr ⇦

kaupade rahvusvaheliseks autoveoks rendi või tasu eest

Käesolev ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ annab õiguse [2] ……

.....

tegelda ühenduse territooriumil tehtavate vedude või vedude osade puhul rendi või tasu eest kaupade rahvusvahelise autoveoga mis tahes marsruudil, nagu on ette nähtud ~~nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusega (EMÜ) nr 881/92~~ ⌦ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr [...] (rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) [3] ⌫ ja vastavalt käesoleva ~~loa~~ ⌦ litsentsi tingimustele ⌫.

Erimärkused: .....

Käesolev ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ kehtib alates ……kuni ……

Välja antud (koht)…….. (kuupäev)……

(4) .....

---

(1) Liikmesriikide rahvusvahelised tunnusmärgid on järgmised: (B) Belgia, →2 (BG) Bulgaaria, ← →1 (CZ) Tšehhi Vabariik, ← (DK) Taani, (D) Saksamaa, →1 (EST) Eesti, ← (IRL) Iirimaa, (GR) Kreeka, (E) Hispaania, (F) Prantsusmaa, (I) Itaalia, →1 (CY) Küpros, (LV) Läti, (LT) Leedu, ← (L) Luksemburg, →1 (H) Ungari, (MT) Malta, ← (NL) Madalmaad, →3 (A) Austria, ← →1 (PL) Poola, ← (P) Portugal, →2 (RO) Rumeenia, ← →3 (SLO) Sloveenia, (SK) Slovakkia, ← →3 (FIN) Soome, (S) Rootsi, ← (UK) Ühendkuningriik.

(2) Vedaja nimi või ärinimi ja täielik aadress.

(3) ⌦ Vt käesoleva ELT lk 1. ⌫

(4) ⌦ Loa välja andnud pädeva asutuse allkiri ja tempel. ⌫

b)

(~~LOA~~ ⌦ LITSENTSI ⌫ TEINE LEHEKÜLG)

(Tekst koostatakse ~~luba~~ ⌦ litsentsi ⌫ väljaandva liikmesriigi ametlikus keeles või ühes selle ametlikest keeltest)

**ÜLDSÄTTED**

Käesolev ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ on välja antud vastavalt ~~nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 881/92 (turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi).~~ ⌦ määrusele (EÜ) nr [käesolev määrus] ⌫.

~~Luba~~ Litsents annab omanikule õiguse tegelda ühenduse territooriumil tehtavate vedude või vedude osade puhul rendi või tasu eest kaupade rahvusvahelise autoveoga mis tahes marsruudil ja vajaduse korral vastavalt käesoleva loa tingimustele:

– kui ~~teekonna~~ reisi lähte- ja sihtkoht on kahes erinevas liikmesriigis, olenemata sellest, kas vedu toimub ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi kaudu;

– liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi, olenemata sellest, kas vedu toimub ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi kaudu;

– kolmandate riikide vahel, kui vedu toimub ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kaudu,

ja sellise veoga seotud tühisõit.

Juhul kui vedu toimub liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi, kehtib käesolev ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ veo selle osa suhtes, mis tehakse ⌦ ühenduses ⌫. ⌦ See kehtib ⌫ selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, ~~niipea kui~~ ⌦ üksnes pärast seda, kui ⌫ ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel on sõlmitud vajalik kokkulepe kooskõlas määrusega ~~(EMÜ) nr 881/92~~ ⌦ (EÜ) nr […] [käesolev määrus] ⌫.

~~Luba~~ ⌦ Litsents ⌫ on isiklik ja omanik ei või seda üle anda.

~~Loa~~ ⌦ Litsentsi ⌫ välja andnud liikmesriigi pädev asutus võib selle ~~tühistada~~ kehtetuks tunnistada, eelkõige juhul, selle omanik:

– ei ole täitnud kõiki ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ kasutamise tingimusi,

– esitas ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ andmiseks või pikendamiseks vajalike andmete hulgas ebaõiget teavet.

Autoveo-ettevõtja säilitab ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ originaali.

~~Loa~~ ⌦ Litsentsi ⌫ tõestatud koopiat hoitakse sõidukis[1]. Ühendatud autorongi puhul peab ~~luba~~ litsents kuuluma mootorsõiduki juurde. ~~Luba~~ Litsents kehtib ühendatud autorongi suhtes ka juhul, kui haagis või poolhaagis ei ole registreeritud või ~~loa~~ ⌦ litsentsi ⌫ omaniku nimel liiklusesse lubatud või kui see on registreeritud või lubatud liiklusesse mõnes muus liikmesriigis.

Kontrollima volitatud kontrollametniku nõudmisel tuleb ~~luba~~ ⌦ litsents ⌫ talle esitada.

Loa omanik peab iga liikmesriigi territooriumil järgima selles riigis kehtivaid õigusnorme, eelkõige neid, mis käsitlevad veondust ja liiklust.

---

[1] „Sõiduk” on liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on liikmesriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult kaupade veoks.

↓ 881/92

~~II LISA~~

~~*„LISA*~~

**~~Veoliigid, mis on vabastatud kõikidest ühenduse loa ja muude veolubade nõuetest.~~**

~~1. Postivedu avaliku teenusena.~~

~~2. Kahjustatud või rikkis sõidukite vedu.~~

~~3. Kaubavedu mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass koos haagisega ei ületa 6 tonni või mille lubatud kandevõime koos haagise kandevõimega ei ületa 3,5 tonni.~~

~~4. Kaubavedu mootorsõidukitega, kui järgmised tingimused on täidetud:~~

~~a) veetav kaup peab olema ettevõtja omand või vara, mis ettevõtja on müünud, ostnud, rendile andnud või rendile võtnud, tootnud, kaevandanud, töödelnud või remontinud;~~

~~b) teekonna eesmärk peab olema kauba vedamine ettevõttesse või ettevõttest või kauba ettevõttesisene või -väline ümberpaigutamine ettevõtja oma tarbeks;~~

~~c) sellise veo puhul kasutatavaid mootorsõidukeid peavad juhtima ettevõtja oma töötajad;~~

~~d) kaupa vedavad sõidukid peavad kuuluma ettevõtjale või peab ettevõtja need olema järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures rentimise korral peavad sõidukid vastama tingimustele, mis on ette nähtud nõukogu 19. detsembri 1984. aasta direktiiviga 84/647/EMÜ (ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol).[1]~~

~~Seda sätet ei kohaldata asendussõiduki kasutamise suhtes juhul, kui harilikult kasutatav sõiduk on lühiajaliselt rikkis;~~

~~e) kaubavedu peab olema ettevõtjale ainult lisategevusala.~~

~~5. Meditsiinitoodete, -aparaatide, -seadmete ja muude arstiabiks vajalike kaupade vedu hädaolukorras, eelkõige looduskatastroofide korral.~~

[1] ~~EÜT L 335, 22.12.1984, lk 72.~~

↓ 484/2002 lisa (kohandatud)
→1 Austria, Rootsi ja Soome ühinemisakti artikkel 29 ja I lisa, lk 166
→2 2003. aasta ühinemisakt
→3 1791/2006 lisa punkt 6(B)(2)

## II ~~III~~ LISA

EUROOPA ÜHENDUS

a)

(Roosa paber – ⊠ suurus ⊠ DIN A4; ⊠ sünteetiline paper (150 g/m$^2$ või rohkem) ⊠)

(Juhitunnistuse esimene leht)

(Tekst koostatakse ~~luba~~ juhitunnistust väljaandva liikmesriigi ametlikus keeles või ühes selle ametlikest keeltest)

| Juhitunnistust väljaandva liikmesriigi(1) rahvusvaheline tunnusmärk | Pädeva asutuse nimi |
|---|---|
| | |

**JUHITUNNISTUS NR ……**
**kaupade autoveoks rendi või tasu eest ühenduse ~~loa~~ ⊠ litsentsi ⊠ alusel**

(~~määrus (EMÜ) nr 881/92, mida on muudetud 1. märtsi 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 484/2002~~
⊠ määrus (EÜ) nr […][käesolev määrus] ⊠)

Käesolev juhitunnistus tõendab, et dokumentide alusel, mille on esitanud:

(2)…….....
……..……

On järgmine juht:

Nimi ja eesnimi……..……

Sünniaeg ja -koht……..Rahvus……..……...

Isikut tõendava dokumendi liik ja number……..…….

Väljaandmise aeg……..Väljaandmise koht……...……...

Juhiloa number……..……

Väljaandmise aeg……..Väljaandmise koht……...……...

Sotsiaalkindlustuse number……...……

On tööle võetud vastavalt õigus- ja haldusnormidele ning vajaduse korral kollektiivlepingutele kooskõlas selles liikmesriigis kohaldatavate eeskirjadega, mis käsitlevad selles liikmesriigis autovedudega tegelevate juhtide tööhõivet ja kutseõpet:

……(3)

Erimärkused

…….

Käesolev juhitunnistus kehtib alates……. kuni ……...

Välja antud (koht)…….. (kuupäev)……

……..……[4]

---

(1) Liikmesriikide rahvusvahelised tunnusmärgid on järgmised: (B) Belgia, →3 (BG) Bulgaaria, ← →2 (CZ) Tšehhi Vabariik, ← (DK) Taani, (D) Saksamaa, →2 (EST) Eesti, ← (IRL) Iirimaa, (GR) Kreeka, (E) Hispaania, (F) Prantsusmaa, (I) Itaalia, →2 (CY) Küpros, (LV) Läti, (LT) Leedu, ← (L) Luksemburg, →2 (H) Ungari, (MT) Malta, ← (NL) Madalmaad, →1 (A) Austria, ← →2 (PL) Poola, ← (P) Portugal, →3 (RO) Rumeenia, ← →2 (SLO) Sloveenia, (SK) Slovakkia, ← →1 (FIN) Soome, (S) Rootsi, ← (UK) Ühendkuningriik.

(2) Vedaja nimi või ärinimi ja täielik aadress.

(3) Vedaja asukohaliikmesriik.

(4) Loa välja andnud pädeva asutuse allkiri ja tempel.

**ÜLDSÄTTED**

Käesolev juhitunnistus on välja antud vastavalt ~~nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 881/92 (turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi)~~ ⌦ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] määrusele (EÜ) nr […] rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ⌫.

See tõendab, et selles osutatud juht on tööle võetud vastavalt õigus- ja haldusnormidele ning vajaduse korral kollektiivlepingutele kooskõlas juhitunnistusel nimetatud liikmesriigis kohaldatavate eeskirjadega, mis käsitlevad asjaomases liikmesriigis autovedudega tegelevate juhtide tööhõivet ja kutseõpet.

Juhitunnistus kuulub autoveo-ettevõtjale, kes annab selle juhitunnistuses nimetatud juhi kasutusse, kui see juht juhib kõnealusele autoveo-ettevõtjale antud ühenduse litsentsi kasutavat sõidukit([⌦[1]⌫). Juhitunnistus ei ole üleantav. Juhitunnistus kehtib üksnes seni, kuni tingimusi, mille alusel see välja anti, jätkuvalt täidetakse ning vedaja peab selle viivitamata tagastama selle väljaandnud asutusele, kui kõnealuseid tingimusi enam ei täideta.

~~Loa~~ Juhitunnistuse välja andnud liikmesriigi pädev asutus võib selle ~~tühistada~~ kehtetuks tunnistada, eelkõige juhul, kui selle omanik:

– ei ole täitnud kõiki juhitunnistuse kasutamise tingimusi;

– esitas juhitunnistuse väljaandmiseks või pikendamiseks vajalike andmete hulgas ebaõiget teavet;

– juhitunnistuse tõestatud koopia peab olema autoveo-ettevõtja valduses;

– juhitunnistuse originaal peab olema sõidukis ning juht peab selle volitatud kontrollametniku nõudmisel talle esitama.

---

([⌦[1]⌫) „Sõiduk” on liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on liikmesriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult kaupade veoks.

⇧

## III LISA

**VASTAVUSTABEL**

| Määrus (EMÜ) nr 881/92 | Määrus (EMÜ) nr 3118/93 | Direktiiv 2006/94/EÜ | Käesolev määrus |
|---|---|---|---|
| Artikli 1 lõige 1 | | | Artikli 1 lõige 1 |
| Artikli 1 lõige 2 | | | Artikli 1 lõige 2 |
| Artikli 1 lõige 3 | | | Artikli 1 lõige 3 |
| | | | Artikli 1 lõige 4 (uus) |
| | | Artikli 1 lõiked 1 ja 2, I lisa; artikkel 2 | Artikli 1 lõige 5 |
| | | Artikkel 2 | Artikkel 1 lõige 6 |
| Artikkel 2 | | | Artikkel 2 (muudetud) |
| Artikli 3 lõige 1 | | | Artikkel 3 |
| Artikli 3 lõige 2 | | | Artikli 4 lõige 1 (muudetud) |
| Artikli 3 lõige 3 | | | Artikli 5 lõige 1 (muudetud) |
| Artikkel 4 | | | - |
| Artikli 5 lõige 1 | | | Artikli 4 lõige 2 (muudetud) |
| Artikli 5 lõige 2 | | | Artikli 4 lõige 3 (muudetud) |
| Artikli 5 lõige 3 | | | Artikli 4 lõige 4 (muudetud) |
| | | | Artikkel 4 lõige 5 (uus) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Artikli 5 lõige 4, I lisa teise lehekülje seitsmenda lõigu teine ja kolmas lause | | | Artikli 4 lõige 6 (muudetud) |
| Artikli 5 lõige 5 | | | Artikli 4 lõige 2 |
| Artikli 6 lõige 1 | | | Artikli 5 lõige 2 (muudetud) |
| Artikli 6 lõige 2 | | | Artikli 5 lõige 2 (muudetud) |
| Artikli 6 lõige 3 | | | Artikli 5 lõige 3 (muudetud) |
| Artikli 6 lõige 4 | | | Artikli 5 lõige 4 |
| Artikli 6 lõige 5 | | | Artikli 5 lõige 5 |
| Artikkel 7 | | | Artikkel 6 |
| Artikli 8 lõige 1 | | | Artikli 7 lõige 1 |
| Artikli 8 lõige 2 | | | Artikli 7 lõige 2 |
| Artikli 8 lõige 3 | | | Artikli 11 lõige 1 (muudetud) |
| Artikli 8 lõige 4 | | | Artikli 11 lõige 2 |
| Artikli 9 lõige 1 | | | Artikli 11 lõige 6 (muudetud) |
| Artikli 9 lõige 2 | | | Artikli 11 lõige 6 (muudetud) |
| | Artikli 1 lõige 1 | | Artikli 8 lõige 1 |
| | - | | Artikli 8 lõige 2 |
| | - | | Artikli 8 lõige 3 |
| | Artikli 1 lõige 2 | | Artikli 8 lõige 4 |
| | Artikli 1 lõige 3 | | Artikli 8 lõige 5 |
| | Artikli 1 lõige 4 | | Artikli 8 lõige 6 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | Artikli 8 lõige 7 (uus) |
| | Artikkel 2 | | - |
| | Artikkel 3 | | - |
| | Artikkel 4 | | - |
| | Artikkel 5 | | - |
| | Artikli 6 lõige 1 | | Artikli 9 lõige 1 (muudetud) |
| | Artikli 6 lõige 2 | | - |
| | Artikli 6 lõige 3 | | Artikli 9 lõige 2 |
| | Artikli 6 lõige 4 | | - |
| | Artikkel 7 | | - |
| Artikkel 10 | | | Artikli 16 lõige 1 (muudetud) |
| Artikli 11 lõige 1 | | | Artikkel 10 (muudetud) |
| Artikli 11 lõige 2 | | | Artikli 12 lõige 1 (muudetud) |
| Artikli 11 lõige 3 | | | Artikli 11 lõige 3 (muudetud) |
| Artikkel 11a | | | - |
| | Artikli 8 lõige 1 | | Artikkel 10 (muudetud) |
| | Artikli 8 lõige 2 | | Artikli 12 lõige 2 (muudetud) |
| | Artikli 8 lõige 3 | | Artikli 12 lõige 2 (muudetud) |
| | Artikli 8 lõike 4 esimene ja kolmas lõik | | - |
| | Artikli 8 lõike 4 teine lõik | | Artikli 11 lõige 4 (muudetud) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Artikli 8 lõike 4 neljas ja viies lõik | | Artikli 11 lõige 5 (muudetud) |
| | Artikkel 9 | | Artikli 12 lõige 3 (muudetud) |
| Artikkel 12 | | | Artikkel 17 |
| Artikkel 13 | | | - |
| Artikkel 14 | Artikkel 10 | | - |
| | Artikkel 11 | | - |
| Artikkel 15 | Artikkel 12 | | Artikkel 18 |
| | | Artikkel 3 | - |
| | | Artikkel 4 | - |
| | | Artikkel 5 | - |
| | | II ja III lisa | - |
| I lisa | | | I lisa |
| II lisa | | | Artikli 1 lõige 5 |
| III lisa | | | II lisa |
| | I lisa | | - |
| | II lisa | | - |
| | III lisa | | - |
| | IV lisa | | - |