



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 23.5.2007
KOM(2007) 263 lopullinen

2007/0098 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

**maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä
koskevista yhteisistä säännöistä**

(komission esittämä)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Perustelut ja tavoitteet

Maantieliikenteen sisämarkkinoita ovat muokanneet maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsystä annettu direktiivi 96/26/EY ja liikennemarkkinoille pääsystä annetut neljä asetusta¹ sekä joitain vuosia aikaisemmin tapahtunut kansainvälisten tiekuljetusten hintasääntelyn purkaminen.

Direktiivissä vahvistetaan ammattiin pääsyä koskevat yhteiset vaatimukset, jotka ovat taanneet maantiekuljetusten vähimmäislaatuksen. Asetuksilla toteutettu markkinoiden avaaminen on puolestaan lisännyt kilpailua. Tämä lainsäädäntökehys on osoittautunut yleisesti ottaen onnistuneeksi, sillä maantiekuljetusyrietykset tarjoavat nykyisin edullisempia hintoja ja monipuolisempia palveluja ja vastaavat paremmin asiakkaiden tarpeeseen saada juuri oikea-aikaisia toimituksia.

Kokemus on kuitenkin osoittanut, että eräitä nykyiseen lainsäädäntökehykseen sisältyviä toimenpiteitä ei sovelleta asianmukaisesti tai tasapuolisesti, koska säännöksissä on epäselvyyksiä tai puutteita tai ne ovat jääneet jälkeen alan kehityksestä. Tämä koskee myös ammattiin pääsystä annettua direktiiviä, jota sovelletaan kaikkiin maanteiden liikenteenharjoittajiin riippumatta siitä, ovatko ne yksityisyrittäjiä, pieniä ja keskisuuria yrityksiä vai suuryrityksiä. Direktiivin kirjava soveltaminen haittaa tasapuolista kilpailua. Yrityksiin sovelletaan erilaista valvontaa eri jäsenvaltioissa, ja yritysten ammatillisen pätevyyden ja vakavaraisuuden taso vaihtelevat suuresti. Tämä estää täysimittaisten hyötyjen saamisen maantieliikenteen sisämarkkinoista.

Näiden puutteiden korjaamiseksi direktiivi on tarkoitus korvata nyt ehdotettavalla asetuksella.

1.2. Käsiteltävä ongelma

Direktiivissä 96/26/EY vahvistetaan hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka yritysten on täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maantieliikennettä eli voidakseen kuljettaa tavaroita tai matkustajia kansallisessa tai kansainvälisessä liikenteessä. Direktiivin vaatimukset ovat ainoat yhteiset vaatimukset, jotka yritysten on täytettävä voidakseen harjoittaa toimintaansa erityisesti yhteisön maantieliikenne-markkinoilla. Lisäksi direktiivissä säädetään tiettyjen luvan saamiseksi tarvittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Komissio ilmoitti vuoden 2006 lainsäädäntöohjelmassaan², että se aikoo tarkastella yksityiskohtaisesti direktiivistä johtuvia sääntöjä ja tarvittaessa muuttaa niitä siten, että niiden soveltaminen on yhdenmukaisempaa, yksinkertaisempaa, helpommin valvottavaa ja tehokkaampaa. Tarkastelu perustui eri intressitahojen laajamittaiseen kuulemiseen ja vaikutusten arviointiin. Se osoitti, että jäsenvaltioilla on ollut vaikeuksia saattaa direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja soveltaa sitä, ja että tämä on tapahtunut hyvin hajanaisella

¹ Asetus (ETY) N:o 881/92, asetus (ETY) N:o 3118/93, asetus (ETY) N:o 684/92 ja asetus (EY) N:o 12/98.

² Viite 2006/TREN/01.

tavalla. Esimerkkinä voidaan mainita, että ammatillista pätevyyttä osoittavien kokeiden läpäisyaste vaihtelee jäsenvaltioista 10 prosentista aina yli 90 prosenttiin. Hajanaisesta soveltamisesta aiheutuu muun muassa seuraavia haittoja:

- kilpailu uhkaa vääristyä yhtäältä sellaisten liikenteenharjoittajien, joilla on todelliset toimitilat, joihin viranomaiset voivat tulla tarkastamaan liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevien vähimmäisvaatimusten täyttymisen, ja toisaalta ns. postilokeroyritysten välillä, jotka voivat välttää tällaisen valvonnan;
- markkinoiden avoimuus on puutteellista, mikä johtuu vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevien vähimmäisvaatimusten eroista, ja tämän seurauksena alihankintojen ketjuttaminen; maantiekuljetusten asiakkaille ei ole takuita yritysten tarjoaman palvelun laadusta;
- ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevia vaatimuksia rikkovat yritykset pysyvät markkinoilla, mikä heikentää liikenneturvallisuutta ja vaarantaa maantiekuljetusten sosioekonomisen tehokkuuden (pätevämmät yritykset eivät voi vastata tähän kilpailuun);
- valvonta on epäyhtenäistä ja sitä ei ole koordinoitu niiden kansallisten viranomaisten kesken, joiden pitäisi peruuttaa hyvän maineensa tahraaviin rikkomisiin syyllistyneiden yritysten luvat; puutteellinen koordinointi aiheuttaa ylimääräisiä hallintokustannuksia ja heikentää lupien peruuttamisen uskottavuutta ja varoittavaa vaikutusta.

1.3. Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotettu asetus edistää Lissabonin strategian tavoitteiden saavuttamista. Se luo alalle tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet ja tekee siitä läpinäkyvämmän maantiekuljetusten asiakkaiden kannalta. Viime kädessä se parantaa liikennepalvelujen tehokkuutta ja laatua. Se parantaa myös EU:n kilpailukykyä, koska maantiekuljetukset ovat hallitsevassa asemassa teollisuuden tuotanto- ja jakelujärjestelmissä.

Uusi asetus parantaa välillisesti myös liikenneturvallisuutta, koska sääntöjä rikkovien yritysten valvonta tiukkenee. Tällaiset yritykset ovat muita todennäköisemmin osallisina onnettomuuksissa. Asetus parantaa maantieliikennesektorin työntekijöiden työoloja, koska ammatillisen pätevyyden taso nousee. Asetus lisää myös tiettyjen yksityisyritysten riippumattomuutta suhteessa asiakkaisiinsa ja suojelee heitä käytännöiltä, joissa he ovat käytännössä asiakkaansa palkollisia.

Ehdotus on myös yhteisön säännösten yksinkertaistamista ja ajantasaistamista koskevan komission sitoumuksen mukainen. Se kuuluu lainsäädännön parantamista koskevaan ohjelmaan, jolla pyritään ajantasaistamaan ja yksinkertaistamaan yhteisön säännöstöä. Lainsäädännön yksinkertaistaminen johtaa suurempaan oikeudelliseen selkeyteen. Säännöksiä voidaan soveltaa tehokkaammin, koska soveltamista on helpompi valvoa. Säännökset ovat myös johdonmukaisempia liikennemarkkinoille pääsyä koskevien asetusten³ säännösten kanssa. Yksinkertaistaminen antaa myös jäsenvaltioille mahdollisuuden vähentää tiettyjä valvontaan liittyvää ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita.

³ Ks. edellä.

Maanteiden liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen nykyaikaistaminen, erityisesti ottamalla käyttöön sähköiset rekisterit, on yksi niistä välittömästi toteutettavista toimista, jotka sisältyvät komission 24. tammikuuta 2007 ehdottamaan toimintaohjelmaan hallinnollisten rasitteiden keventämiseksi Euroopan unionissa⁴. Eurooppa-neuvosto pyysi 8. ja 9. maaliskuuta 2007 antamissaan päätelmissä Euroopan parlamenttia ja neuvostoa asettamaan etusijalle toimintaohjelmassa esitetyt välittömästi toteutettavat toimet ja siten myös tämän ehdotuksen käsittelyn ja hyväksymisen.

2. KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

2.1. Intressitahojen kuuleminen

Ennen tämän ehdotuksen laatimista järjestettiin julkinen kuuleminen, jonka tarkoituksena oli kerätä mahdollisimman paljon kannanottoja niiltä tahoilta, joita asia koskee. Tämä kuuleminen järjestettiin yhtä aikaa kuin kuuleminen, joka koski neljän markkinoille pääsystä annetun asetuksen rinnakkaista uudelleenlaadintaa. Kuulemisessa käytettiin kyselyä, joka julkaistiin Internetissä ja lähetettiin kaikille maantieliikennesektoria edustaville organisaatioille.

Komissio sai 67 kirjallista vastausta kansallisilta viranomaisilta ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajia, niiden asiakkaita ja muita taloudellisia eturyhmiä edustavilta kansallisilta ja eurooppalaisilta järjestöiltä. Komissio järjesti 7. marraskuuta 2006 kuulemistilaisuuden sidosryhmille, jotka olivat vastanneet kirjallisesti julkiseen kuulemiseen tai olivat tällä välin ilmaisseet olevansa asiasta kiinnostuneita. Kuulemistilaisuuteen osallistui 42 toimialaa edustavaa valtuuskuntaa ja 37 kansallisia hallintoelimiä edustavaa tarkkailijaa.

Yleisesti ottaen sidosryhmät olivat sitä mieltä, että edellytyksiä, jotka on täytettävä maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsemiseksi, olisi yhdenmukaistettava ja niiden soveltamista ja valvontaa olisi tehostettava. Sidoryhmät suosittelivat, että etusijalle asetettaisiin nykyisten kansallisten sääntöjen yhdenmukaistaminen, lukuun ottamatta henkilöliikenteen harjoittajia, joiden mielestä vaatimuksia tulisi tiukentaa. Sidoryhmät suosittelivat seuraavia toimia:

- Tehostetaan valvontaa kohdistamalla tarkastukset riskiyrityksiin (sen sijaan että lisättäisiin järjestelmällisten tarkastusten määrää) ja järjestämällä operatiivinen tiedonvaihto niiden eri jäsenvaltioiden viranomaisien kesken, joiden on määrä valvoa yritysten asianmukaista toimintaa, sekä perustamalla sähköisiä rekisterejä, jotka alentaisivat hallintokustannuksia.
- Otetaan käyttöön yhteiset säännöt, joilla varmistetaan, että yrityksillä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, jotta voidaan vähentää ns. postilokeroyritysten aiheuttamia kilpailun vääristymiä.
- Yhdenmukaistetaan indikaattoreita, joilla mitataan yritysten vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä osoittavien kokeiden tasoa.

⁴ KOM(2007) 23 lopullinen.

- Varmistetaan, että henkilö, jolla on todistus ammatillisesta pätevyydestä, on tosiasiallinen liikenteenharjoittaja eikä ainoastaan todistuksen saamiseksi käytetty välikäsi.

Kaikki tämän prosessin aikana esitetyt huomiot on otettu huomioon. Useat niistä ovat parantaneet ehdotusta ja vaikutusten arviointia. Komissio on laajentanut tarkasteltavien vaihtoehtojen valikoimaa, jotta erilaiset ilmaistut näkökannat voitaisiin ottaa huomioon. Komissio on myös luopunut ajatuksesta, jonka mukaan vakavaraisuutta koskeva vaatimus korvattaisiin pakollisella ammattivastuuvakuutuksella, koska useat sidosryhmät pitivät ajatusta vielä keskeneräisenä.

Tiivistelmä julkisessa kuulemisessa saaduista vastauksista, yksittäiset vastaukset kokonaisuudessaan sekä pöytäkirja 7. marraskuuta 2006 pidetystä kuulemistilaisuudesta ovat saatavilla seuraavassa osoitteessa:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Asiantuntijatiedon käyttö

Komissio käytti julkisen kuulemisen aikana riippumattomana asiantuntijana professori Brian Baylissia. Hän oli vuonna 1994 puheenjohtajana tieliikenteen tutkintakomiteassa, joka laati kattavan selvityksen maanteiden tavaraliikenteen sisämarkkinoiden toteuttamisen etenemisestä ja tarvittavista toiminnoista tuohon aikaan.

2.3. Vaikutusten arviointi

Tätä ehdotusta valmisteltaessa laadittu vaikutusten arviointi kattaa sekä ammattiin pääsyä että markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen uudelleenlaatimisen, koska ne liittyvät läheisesti toisiinsa ja koskevat osittain samoja kysymyksiä. Vaikutusten arviointi perustuu vuosina 2004, 2005 ja 2006 tehtyihin tutkimuksiin. Erityistä huomiota on kiinnitetty siihen, että analyysin kohdealuetta on mukautettu sidosryhmien esittämien huomioiden mukaisesti ja että asetusehdotus vastaa analyysin päätelmiä.

Kaikkiaan tarkasteltiin viittä eri toimintavaihtoehtoa:

- (1) Ensimmäisessä vaihtoehdossa ei muutettaisi mitään vaan jätettäisiin nykyinen tieliikennelainsäädäntö entiselleen. Tämän asiakirjan alussa esitetyt ongelmat jatkuisivat ja mahdollisesti kärjistyisivät, kun kabotaasiliikenne avataan kaikille jäsenvaltioille.
- (2) Toisessa vaihtoehdossa olisi kyseessä tekninen yksinkertaistaminen puuttumatta itse sääntelyyn, jolloin nykyiset viisi EY-säädöstä yhdistettäisiin ja kodifioitaisiin kolmeksi säädökseksi. Jäsenvaltioille ja toimialalla annettaisiin ei-sitovia ohjeita säädösten täytäntöönpanosta. Tämä vaihtoehto olisi helppo toteuttaa, mutta se ei juurikaan vähentäisi kansallisten sääntöjen välisiä eroja eikä siten ratkaisisi alussa määriteltä perimmäistä ongelmaa.
- (3) Kolmantena vaihtoehtona olisi yhdenmukaistaminen eli nykyisten direktiivin ja neljän asetuksen muuttaminen kolmeksi asetukseksi. Näin voitaisiin entisestään yhdenmukaistaa ammattiin pääsyä sekä parantaa kabotaasiliikennettä koskevaa oikeudellista selkeyttä ja helpottaa sen valvontaa. Tämä vaihtoehto edistäisi oikeudenmukaisempaa kilpailua, parantaisi tieliikennealan sääntöjen noudattamista

etenkin turvallisuuden osalta ja nostaisi ammatillisten pätevyyden keskimääräistä tasoa alalla.

- (4) Neljäntenä vaihtoehtona olisi laatuvaatimusten kiristäminen, jolloin käyttöön otettaisiin asteittain yritysten vakavaraisuutta ja niiden liikenteestä vastaavien henkilöiden pakollista jatkokoulutusta koskevat tiukemmat vaatimukset. Lyhyellä aikavälillä tämä vaihtoehto vaikeuttaisi suhteessa enemmän pienten yritysten markkinoille tuloa. Pitkällä aikavälillä se kannustaisi liikenteenharjoittajia tehostamaan toimintaansa, mistä olisi hyötyä koko yhteiskunnalle.
- (5) Viidennessä vaihtoehdossa kabotaasiliikennettä avattaisiin enemmän kilpailulle ja säännöllinen kansainvälinen linja-autoliikenne vapautettaisiin kokonaan. Tämä vaihtoehto alentaisi tiettyjä kuljetuskustannuksia, muttei välttämättä parantaisi maantiekuljetusten sosioekonomista tehokkuutta, ellei ensin toteutettaisi pidemmälle vietyä yhdenmukaistamista muun muassa vero- ja sosiaalilainsäädännön alalla. Tämä vaihtoehto voisi johtaa työpaikkojen menetyksiin joissain maissa. Tämän vaihtoehdon vaikutukset olisivat todennäköisesti mittavia, joten se vaatisi joka tapauksessa perusteellisempaa analyysiä, ja se menisi pidemmälle kuin se yksinkertaistaminen, johon tällä ehdotuksella pyritään.

Edellä esitetty huomioon ottaen tämä ehdotus perustuu yhdenmukaistamisvaihtoehtoon 3. Vaikutusten arviointi ja sen tiivistelmä ovat tämän ehdotuksen liitteenä. Vaikutusten arvioinnista ilmenee, että yhdessä samaan aikaan ehdotettavien kahden markkinoille pääsyä koskevan asetuksen kanssa tämä asetus auttaa vähentämään kilpailun vääristymiä, parantaa sosiaalialan sääntöjen ja tieliikenteen turvallisuutta koskevien sääntöjen noudattamista sekä tarjoaa jäsenvaltioille mahdollisuuden vähentää hallinnollisia kustannuksia noin 190 miljoonaa euroa vuodessa⁵.

3. OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

3.1. Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotetussa asetuksessa vahvistetaan edellytykset, jotka kaikkien yritysten on täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia. Siinä selvennetään nykyisiä säännöksiä ja täydennetään niitä yleisen johdonmukaisuuden lisäämiseksi ja tehokkaan ja yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi. Ehdotuksen tärkeimpiä osatekijöitä ovat seuraavat:

- liikenteestä vastaavan henkilön vastuu, kun hän antaa ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksensa yrityksen käyttöön luvan saamiseksi, ja liikenteestä vastaavan henkilön ja yrityksen suhteita koskevat tiukemmat säännökset;
- kriteerit, jotka yrityksen on täytettävä, jotta se olisi pysyvästi ja tosiasiallisesti sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon ja jotta kansallinen viranomainen, joka on antanut sille luvan harjoittaa ammattia, voisi valvoa sitä asianmukaisesti;
- vertailukelpoiset taloudelliset indikaattorit, joilla voidaan mitata yrityksen vakavaraisuutta, vähintään 140 tunnin pakollinen koulutus ennen ammatillista

⁵ EU-27 yhteensä.

pätevyyttä osoittavan kokeen suorittamista, joka on pakollinen kaikille hakijoille, sekä koulutus- ja koekeskusten hyväksyntä;

- viranomaisen, joka huomaa, ettei liikenteenharjoittaja enää täytä hyvää mainetta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevia edellytyksiä, velvollisuus antaa liikenteenharjoittajalle varoitus, ja jos se ei korjaa puutteita tiettyyn määräaikaan mennessä, määrätä sille hallinnollisia seuraamuksia, kuten sen luvan peruuttaminen tai sen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden mitätöinti;
- tieliikennettä koskevien EY-sääntöjen rikkomisten tunnustaminen jäsenvaltioiden kesken; tämän vastavuoroisen tunnustamisen ansiosta yritykset joutuisivat tilille vakavista ja toistuvista rikkomisista riippumatta siitä, missä ne tapahtuvat; tietyn rajan jälkeen tällaiset rikkomiset voivat tahrata liikenteenharjoittajan hyvän maineen ja sille voidaan määrätä edellä mainittuja seuraamuksia;
- kaikkien jäsenvaltioiden yhteenliitetyt sähköiset rekisterit, joilla vähennetään yritysten valvontaan liittyviä hallinnollisia kustannuksia ja helpotetaan jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa;
- tiettyjen poikkeusjärjestelyjen asteittainen käytöstä poistaminen, sillä näitä jäsenvaltioiden harkintavaltaan kuuluvia järjestelmiä ei ole sovellettu tasapuolisesti yritysten kesken; näille järjestelmille ei ole enää perusteita ja ne vääristävät kilpailua, koska suuri enemmistö yrityksistä ei voi hyötyä niistä.

3.2. Oikeusperusta

Ehdotettu asetus, jolla kumotaan direktiivi 96/26/EY, perustuu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklaan.

3.3. Toissijaisuusperiaate

Tämän ehdotuksen päätavoitteena on yhdenmukaistaa yrityksiin sovellettavia, ammattiin pääsyä koskevia kansallisia sääntöjä, ja siten tehostaa sisämarkkinoiden toimintaa. Tätä yhdenmukaistamista ei voida toteuttaa pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Lisäksi ehdotuksen tavoitteena on tehostaa tiedonvaihtoa niiden jäsenvaltioiden viranomaisten välillä, jotka valvovat ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen noudattamista. Jäsenvaltioiden kahdenvälisin järjestelyin tämä voitaisiin toteuttaa vain hyvin hajanaisella tavalla. Tarvitaan siis yhteisön toimia, koska mikään jäsenvaltio tai jäsenvaltioiden ryhmä ei pysty tyydyttävästi ratkaisemaan määriteltäviä ongelmia.

3.4. Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

- Ehdotuksessa vahvistetaan yhteiset edellytykset, mutta se ei estä jäsenvaltioita lisäämstä niihin omia ammattiin pääsyä koskevia ehtojaan.
- Tätä mahdollisuutta rajoittaa ainoastaan sijoittautumisvapaus ja tarve varmistaa tiettyjen todistusten vastavuoroinen tunnustaminen. Ehdotuksessa ei kuitenkaan tehdä perustavanlaatuisia muutoksia jo voimassa oleviin säännöksiin.

- Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voivat valita jommankumman kahdesta tavasta, joilla yritykset voivat osoittaa vakavaraisuutensa (taloudelliset indikaattorit tai pankkitakaukset).
- Velvollisuuksissa, jotka asetetaan kansallisille viranomaisille, jotka antavat luvan ammatin harjoittamiseen, kunnioitetaan viranomaisten harkintavaltaa etenkin rikkomisten vahvistamisen ja niitä koskevien päätösten osalta. Yhteisöjen tuomioistuimen 13. syyskuuta 2005 antamassa tuomiossa⁶ vahvistettua oikeuskäytäntöä noudattaen ehdotuksessa määritellään yhteinen lähestymistapa hallinnollisten seuraamusten (kuten lupien peruuttamisen) määräämiseen. Koska tällaiset seuraamukset ovat jo luonteeltaan varoittavia, ehdotukseen ei sisälly rikosoikeudellisia tai sakkoseuraamuksia, vaan ne jätetään jäsenvaltioiden harkintavaltaan.

On vielä syytä todeta, ettei ammattiin pääsyä koskevien edellytysten yhdenmukaistamista voida rajoittaa ainoastaan niihin yrityksiin, joilla on lupa harjoittaa kansainvälistä liikennettä. Sisämarkkinoiden perustamisesta lähtien kansalliset markkinat eivät ole enää olleet toisistaan erillisiä. Tähän on useita syitä:

- Useat jäsenvaltiot eivät tee eroa kansainväliseen liikenteeseen ja puhtaasti kotimaiseen liikenteeseen myönnettyjen lupien välillä.
- Toisissa jäsenvaltioissa yritykset, joilla on lupa harjoittaa ainoastaan kotimaanliikennettä, kilpailevat muista jäsenvaltioista tulevien, kabotaasiliikennettä harjoittavien yritysten kanssa.
- Yritykset, joilla on lupa harjoittaa kansainvälistä liikennettä, turvautuvat omiin kansallisiin markkinoihinsa tilanteessa, jossa ne eivät enää suhdanteiden vuoksi löydä asiakkaita, jotka haluavat niiden kuljettavan tavaroita toisiin jäsenvaltioihin.

Voimassa olevan direktiivin tavoin nyt ehdotettu asetus koskee siis kaikkea liikennettä, myös kansallista.

3.5. Sääntelytavan valinta

Maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen tarkastamisen päätavoitteena on varmistaa näiden sääntöjen tehokkaampi ja yhdenmukaisempi soveltaminen. Asetus mahdollistaa suoran ja yhtenäisen soveltamisen, joten se on soveliaain säädöstyyppi. Asetus lisää avoimuutta ja vähentää tiettyjä hallintokustannuksia. Asetus on luonteva valinta myös siitä syystä, että ammattiin pääsy on perusedellytys markkinoille pääsulle, ja viimeksi mainitulla alalla säädöstyypinä on käytetty asetusta jo vuodesta 1992.

3.6. Talousarviovaikutukset

Ehdotuksella ei ole vaikutusta yhteisön talousarvioon.

⁶ Asia C-176/03. Tuomiossaan tuomioistuin toteaa, että yhteisön lainsäätäjä voi toteuttaa jäsenvaltioiden rikosoikeuteen liittyviä toimenpiteitä, kun rikosoikeudellisten seuraamusten soveltaminen on välttämätön toimenpide vakavien ympäristöön kohdistuvien loukkausten torjunnassa.

3.7. Euroopan talousalue

Ehdotettu asetus on Euroopan talousalueen kannalta merkittävä, minkä vuoksi ehdotus on ulotettava kattamaan myös Euroopan talousalue.

4. EHDOTETUT SÄÄNNÖKSET

4.1. Voimassa olevat säännökset

Tällä ehdotuksella täydennetään ja tarkistetaan maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevia voimassa olevia säännöksiä. Ehdotuksessa säilytetään monet direktiivin 96/26/EY periaatteista ja säännöksistä:

- kolme edellytystä, jotka yrityksen on täytettävä ammattiin pääsemiseksi (hyvä maine, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus) (3 artikla);
- tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroinen tunnustaminen sijoittautumisvapauden helpottamiseksi (18–20 artikla);
- ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen malli (liite II) ja luettelo aihepiireistä, jotka on tunnettava todistuksen saamiseksi (liite I).

Direktiivin uudelleenlaatiminen säädösten uudelleenlaatimisen tekniikan järjestelmällisestä käytöstä 28. marraskuuta 2001 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen pohjalta ei olisi mahdollistanut tarvittavan oikeudellisen selkeyden saavuttamista. Edellä mainitut periaatteet ja säännökset ovat kuitenkin osa säännöstöä, jota ei aseteta kyseenalaiseksi. Komissio pyytääkin Euroopan parlamenttia ja neuvostoa ottamaan ne mahdollisimman hyvin huomioon ja käyttämään harkintavaltaansa jäljempänä esiteltuihin uusiin säännöksiin.

4.2. Uudet säännökset

4.2.1. Määritelmien selkeyttäminen ja soveltamisalan saattaminen ajan tasalle

1 artiklassa täydennetään määritelmien luetteloa, millä pyritään helpottamaan asetuksen yhtenäisempää soveltamista. 2 artiklassa määritellään uusi soveltamisala, joka on johdonmukainen muun tieliikennelainsäädännön kanssa. Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kaikki ajoneuvot, joiden paino on yli 3,5 tonnia. Poikkeukset rajoitetaan tiettyihin kuljetuksiin, jotka on selkeästi määritelty muissa yhteisön säädöksissä.

4.2.2. Sijoittautumista koskevat edellytykset

3 ja 5 artiklassa vahvistetaan yhteiset säännöt, joiden mukaan ammattia voivat harjoittaa ainoastaan yritykset, joilla on jäsenvaltiossa tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka. Tavoitteena on, että kaikkia yrityksiä valvotaan samalla tavoin ja että vältetään tilanne, jossa tietyt yritykset välttyvät sijoittautumisjäsenvaltionsa viranomaisten valvonnalta. Pysyvä ja tosiasiallinen toimipaikka tarkoittaa 5 artiklan mukaan toimistoa, rekisteröityjä ajoneuvoja ja varikkoa.

4.2.3. *Liikenteestä vastaavan henkilön vastuu*

4 artiklassa määritellään suhde, joka henkilöllä, jolla on tarvittava ammatillinen pätevyys ("liikenteestä vastaava henkilö"), on oltava sen yrityksen kanssa, jonka kuljetustoimintoja hänen on määrä johtaa. Henkilön on oltava yrityksen palveluksessa ja saatava siltä palkkaa. Koska tämän henkilön oletetaan johtavan tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen kuljetustoimintaa, hänen on vastattava päätöstensä seurauksista ja hän on näin ollen vastuussa johtamansa toiminnan yhteydessä tehdyistä rikkomisista. Tätä vastuuta sovelletaan tämän asetuksen puitteissa, mutta se ei rajoita kunkin jäsenvaltion omassa lainsäädännössä säädettyä rikosoikeudellista tai taloudellista vastuuta. Asetuksen mukaan yksityisyrittäjät voivat käyttää toista liikenteestä vastaavaa henkilöä luvan saamiseen. Näin pyritään lisäämään yksityisyrittäjien riippumattomuutta heille kuljetuksia antavista suurista liikenteenharjoittajista ja suojaamaan heitä käytännöllä, joissa he ovat peitetyt suurten liikenteenharjoittajien palkollisia.

4.2.4. *Hyvämaineisuutta koskevien edellytysten tarkentaminen*

6 artiklassa luetellaan yhteisön säännökset, joiden vakava rikkominen voi johtaa hyvämaineisuuden menetykseen myös siinä tapauksessa, että rikkomiset tapahtuvat toisissa jäsenvaltioissa. Myös vähäisiä rikkomisia voidaan pitää vakavina, jos ne toistuvat tiettyä määrää useammin. Komissiolle annetaan valtuudet laatia yhteinen luettelo näistä rikkomisista. Luettelo on ennakoedellytys jäsenvaltioiden väliselle järjestelmälliselle tiedonvaihdolle ja yhteisten kynnysarvojen määrittelylle, joiden ylittyttyä liikennelupa on peruutettava.

4.2.5. *Uudet indikaattorit yritysten vakavaraisuuden arviointiin*

7 artiklassa esitetään tarkemmat indikaattorit yrityksen vakavaraisuuden arviointia varten. Yritykset tai jäsenvaltiot voivat valita kahdesta vaihtoehdosta: yrityksen tilinpäätöstiedoista lasketut vaihto-omaisuus ja *quick ratio* (neljännen tilinpäätös-direktiivin⁷ terminologian mukaisesti) ylittävät määrätyt vähimmäisarvot tai yritys todistaa vakavaraisuutensa pankkitakauksella. Ehdotetut taloudelliset indikaattorit ovat samat joita käytetään arvioitaessa yrityksen valmiutta maksaa lyhytaikaiset saatavansa.

4.2.6. *Ammatillisen pätevyyden parantaminen*

8 artiklassa määritellään ammatillisen pätevyyden varmistamista koskeva yhteinen lähestymistapa, jossa yhdistyvät koulutus ja pakollinen koe ja joka koskee kaikkia hakijoita, myös niitä, joilla on työkokemusta tai tutkintotodistus. Artiklassa määritellään myös vähimmäismenettelyt koe- ja koulutuskeskusten hyväksymistä varten sekä edistetään jäsenvaltioiden välistä kokemusten vaihtoa tällä alalla. Jäsenvaltioilta poistetaan mahdollisuus erotella pätevyysvaatimukset sen mukaan, onko kyseessä kansainvälinen vai kansallinen liikenne, sillä henkilöt, joilla on halua johtaa kuljetustoimintoja, joutuvat varmasti uransa aikana hoitamaan myös jäsenvaltioiden välisiä kuljetuksia.

⁷ Neljäs neuvoston direktiivi 78/660/ETY, annettu 25.7.1978, yhtiömuodoltaan tietynlaisten yhtiöiden tilinpäätöksistä.

4.2.7. *Valvonnan tehostaminen*

9, 10, 11 ja 13 artiklassa selvennetään ja vahvistetaan jäsenvaltioiden nimeämien viranomaisten asemaa valvottaessa sitä, että yritykset täyttävät asetuksessa säädetyt edellytykset. Näissä artikloissa määritellään yhteiset periaatteet, joiden avulla voidaan varmistaa ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen suurempi avoimuus, vertailtavuus ja viime kädessä uskottavuus. 10 ja 12 artiklassa asetetaan määräajat, joita viranomaisten on noudatettava asioiden käsittelyssä, sekä yrityksille mahdollisesti asetettavat määräajat, joiden kuluessa niiden on korjattava tilanteensa välttyäkseen seuraamuksilta. 12 artiklassa toimivaltaiset viranomaiset veloitetaan varoittamaan yrityksiä, joiden osalta on olemassa vaara, etteivät ne enää täytä asetuksen vaatimuksia. 21 artiklassa määritellään asteittain kovenevat hallinnolliset seuraamukset, jotka vaihtelevat luvan osittaisesta peruuttamisesta aina liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden mitätöintiin. Valvonnan osalta 11 artiklassa säädetään kohdennetuista tarkastuksista, joita jäsenvaltiot voivat suorittaa sen sijaan, että tekisivät systemaattisia tarkastuksia nykyisiä viisivuotistarkastuksia tiheämmin. Kohdennettujen tarkastusten menetelmä on jo osoittautunut toimivaksi, ja sen avulla voidaan havaita tehokkaasti rikkomisia ja vähentää hallintokustannuksia, kun tarkastukset kohdistetaan ainoastaan riskiyrityksiin.

4.2.8. *Yksinkertaistaminen ja hallinnollinen yhteistyö*

15 artiklan mukaan jokaisen jäsenvaltion on luotava sähköinen yritysrekisteri, jotka on liitettävä yhteen Euroopan tasolla vuoden 2010 loppuun mennessä henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä noudattaen. Tällaisia rekisterejä on jo monissa jäsenvaltioissa, ja ne ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi alentaa yritysten valvontaan liittyviä hallintokustannuksia. 16 artiklassa esitetään olennaiset säännöt, jotka koskevat henkilötietojen suojaamista direktiivin 95/46/EY mukaisesti. 17 artiklassa säädetään tiedonvaihdoissa käytettävistä kansallisista yhteyspisteistä sekä tietyistä tiedonvaihdoissa noudatettavista menettelyistä (menettelyt esitetään yksityiskohtaisemmin asetusehdotuksissa, jotka annetaan rinnakkain tämän ehdotuksen kanssa).

4.2.9. *Muuta*

Muut perustavanlaatuiset muutokset koskevat edellä kuvatuista muutoksista johtuvia yleisiä säännöksiä, kuten noudatettavan siirtymäajan määrittelyä, perusteettomien vakiintuneiden oikeuksien asteittaista poistamista, komitologiasäännöksiä sekä raportointia, jotta seuranta olisi tarkempaa niin kansallisella kuin yhteisön tasolla.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS,

**maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä
koskevista yhteisistä säännöistä**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,
ottavat huomioon komission ehdotuksen,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,
ovat kuulleet Euroopan tietosuojavaltuutettua,
noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä³,
sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sellaisten maantieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen, joilla vallitsevat tasapuoliset kilpailuolosuhteet, edellyttää maanteiden tavar- tai henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin, jäljempänä 'maanteiden liikenteenharjoittajan ammatti', pääsyä koskevien yhteisten sääntöjen yhdenmukaista soveltamista. Yhteiset säännöt edistävät liikenteenharjoittajien ammatillisen pätevyyden korkeaa tasoa, markkinoiden järjeistämistä, tarjottujen palvelujen laadun paranemista liikenteenharjoittajien, niiden asiakkaiden ja koko talouselämän eduksi sekä liikenneturvallisuuden paranemista. Ne edistävät myös liikenteenharjoittajien sijoittautumisoikeuden tehokasta käyttöä.
- (2) Maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavar- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1996 annetussa direktiivissä 96/26/EY⁴ vahvistetaan maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevat vähimmäis-

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EYVL L 124, 23.5.1996, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

edellytykset sekä säädetään tähän tarkoitukseen tarvittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta. Saadut kokemukset, vaikutusten arviointi ja useat tutkimukset osoittavat kuitenkin, että direktiiviä sovelletaan hyvin eri tavoin eri jäsenvaltioissa. Tällä epäyhtenäisyydellä on monia kielteisiä seurauksia, kuten kilpailun vääristyminen, markkinoiden puutteellinen avoimuus, epäyhtenäinen valvonta sekä riski, että heikon ammatillisen pätevyyden omaavat yritykset rikkovat liikenneturvallisuuksääntöjä ja sosiaalialan sääntöjä tai noudattavat niitä puutteellisesti, mikä saattaa tahrata alan julkista kuvaa.

- (3) Nämä seuraukset ovat sitäkin haitallisempia, koska ne voivat vaarantaa maantietliikenteen sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan. Kaikilla yhteisön yrityksillä on vapaa pääsy kansainvälisille tavaraliikennemarkkinoille ja tiettyihin kabotaasi-toimintoihin. Ainoa näille yrityksille asetettu ehto on se, että niillä on yhteisön liikennelupa, jonka ne voivat saada täytettyään ammattiin pääsyä koskevat edellytykset. Maanteiden tavaraliikenteen osalta lupa myönnetään asetuksen (EY) N:o .../... mukaisesti ja henkilöliikenteen osalta asetuksen (EY) N:o .../... mukaisesti.
- (4) Maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevia voimassa olevia sääntöjä on syytä uudenaikaistaa, jotta voitaisiin varmistaa niiden yhdenmukaisempi ja tehokkaampi soveltaminen. Koska näiden sääntöjen noudattaminen on perusedellytys yhteisön markkinoille pääsulle ja koska markkinoille pääsyä koskevat yhteisön säädökset ovat asetuksia, asetus vaikuttaa sopivimmalta välineeltä ammattiin pääsyn sääntelyyn.
- (5) Tasapuolisen kilpailun edistämiseksi ammatin harjoittamista koskevia yhteisiä sääntöjä olisi sovellettava mahdollisimman laajasti kaikkiin yrityksiin. Asetuksen soveltamisalaan ei kuitenkaan tarvitse ottaa yrityksiä, jotka harjoittavat yksinomaan liikennettä, jolla on vain hyvin vähäinen vaikutus liikennemarkkinoihin.
- (6) Sijoittautumisjäsenvaltion olisi valvottava, että yritys täyttää jatkuvasti tässä asetuksessa säädetyt edellytykset, jotta kyseinen jäsenvaltio voisi tarvittaessa peruuttaa määräajaksi tai kokonaan luvat, joiden nojalla kyseinen yritys voi toimia markkinoilla. Jotta ammattiin pääsyä koskevia edellytyksiä voitaisiin noudattaa asianmukaisesti ja noudattamista voitaisiin valvoa luotettavasti, yrityksillä on oltava pysyvä ja tosiasiallinen toimipaikka.
- (7) Luonnolliset henkilöt, joilla on vaadittu hyvä maine ja ammatillinen pätevyys, olisi nimettävä selkeästi ja heidän henkilöllisyytensä olisi ilmoitettava toimivaltaisille viranomaisille. Näiden henkilöiden, joista käytetään nimitystä ”liikenteestä vastaava henkilö”, olisi jatkuvasti ja tosiasiallisesti johdettava liikenneyritysten kuljetustoimintaa. On syytä tarkentaa, millä edellytyksin henkilön katsotaan johtavan jatkuvasti ja tosiasiallisesti yrityksen kuljetustoimintaa.
- (8) Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuus edellyttää, että häntä ei ole tuomittu vakavista rikoksista tai hänelle ei ole määrätty ankaria seuraamuksia erityisesti tieliikennettä koskevien yhteisön säädösten rikkomisesta. Yhteisön säädösten soveltamisalaan kuuluvilla aloilla on tarpeellista määritellä yhteisesti sellaiset rikkomistyyppit ja niiden vakavuusasteet, jotka saattavat tahrata yrityksen hyvän maineen.

- (9) Maantieliikenneyrittäjällä on oltava vähintään vakavaraisuus, joka riittää turvaamaan yrityksen toiminnan käynnistämisen ja asianmukaisen hoitamisen. Nykyinen menetelmä, jossa pääomalle ja vararahastolle on määritetty vähimmäisarvo, jättää hyvin epäselväksi sen, mitkä taloudelliset resurssit on otettava huomioon, eikä se takaa, että yrityksellä on valmiudet vastata lyhytaikaisista velvoitteistaan. On syytä ottaa käyttöön tarkemmin määritellyt ja tilannetta paremmin kuvaavat taloudelliset indikaattorit, jotka voidaan laskea tilinpäätösten pohjalta. Yrityksillä tulisi halutessaan olla mahdollisuus osoittaa vakavaraisuutensa pankkitakauksella, mikä voi olla näille yrityksille yksinkertaisempi ja edullisempi menetelmä.
- (10) Korkea ammatillinen pätevyys voi parantaa maantieliikennealan sosioekonomista tehokkuutta. Tästä syystä liikenteestä vastaavan henkilön tehtävään pyrkivien olisi saatava korkeatasoista koulutusta. Jotta koulutusta ja kokeita koskevat edellytykset olisivat yhdenmukaisempia ja hakijoiden kannalta läpinäkyvämpiä, on syytä säätää, että jäsenvaltiot hyväksyvät määrittelemiensä perusteiden mukaisesti koe- ja koulutuskeskukset. Tasapuolisuuden ja avoimuuden vuoksi on myös syytä säätää, että koe on pakollinen kaikille hakijoille ja myös niille, jotka työkokemuksensa tai tutkintonsa ansiosta voidaan vapauttaa koetta edeltävästä pakollisesta koulutuksesta. Sisämarkkinoiden perustamisesta lähtien kansalliset markkinat eivät ole enää olleet toisistaan erillisiä. Tästä syystä henkilöillä, jotka haluavat johtaa kuljetustoimintoja, on oltava riittävät tiedot, jotta he pystyvät johtamaan sekä kansallisia että kansainvälisiä kuljetustoimintoja. Luettelo aihepiireistä, jotka on tunnettava ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen saamiseksi, sekä kokeiden järjestämistä koskevat yksityiskohtaiset ohjeet tulevat todennäköisesti muuttumaan tekniikan kehityksen myötä, joten ne on voitava saattaa ajan tasalle.
- (11) Jotta kilpailu olisi tasapuolista ja maantieliikenteen sääntöjä noudatettaisiin täysimääräisesti, valvonnan on oltava samantasoista kaikissa jäsenvaltioissa. Tässä suhteessa keskeisessä asemassa ovat kansalliset viranomaiset, joiden tehtävänä on yritysten valvonta ja niiden lupien hyväksyminen, ja olisikin varmistettava, että viranomaiset toteuttavat tarvittaessa riittävät toimenpiteet etenkin lupien määräaikaikaiseksi tai pysyväksi peruuttamiseksi taikka laiminlyönteihin tai tahallisiin rikkomisiin syyllistyneiden liikenteestä vastaavien henkilöiden julistamiseksi tehtävänsä soveltumattomiksi. Yritystä olisi kuitenkin varoitettava etukäteen ja sille olisi annettava riittävästi aikaa korjata tilanteensa ennen tällaisten seuraamusten määräämistä.
- (12) Järjestäytyneempi hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden kesken tehostaisi useissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten valvontaa ja alentaisi hallintokustannuksia. Sähköiset yritysrekisterit, jotka on liitetty yhteen Euroopan tasolla henkilötietojen suojaa koskevia yhteisön sääntöjä noudattaen, helpottaisivat tällaista yhteistyötä ja alentaisivat valvontaan liittyviä kustannuksia sekä yrityksiltä että viranomaisilta. Useimmissa jäsenvaltioissa on jo kansallisia sähköisiä rekisterejä. Myös jäsenvaltioiden välinen yhteenliittämisinfrastruktura on jo olemassa. Tällaisten kansallisten yritysrekisterien järjestelmällisempi käyttö ja niiden yhteenliittäminen Euroopan tasolla voitaisiin siis toteuttaa varsin edullisesti. Tämä puolestaan alentaisi merkittävästi valvonnasta aiheutuvia hallintokustannuksia ja parantaisi sen tehokkuutta.
- (13) Tiettyt rekistereihin sisältyvät tiedot rikkomisista ja seuraamuksista ovat luonteeltaan henkilökohtaisia. Tästä syystä jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet

varmistaakseen, että yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY⁵ noudatetaan erityisesti siltä osin, kuin on kyse tietojen käsittelyn viranomaisvalvonnasta, rekisteriin merkittyjen henkilöiden informoinnista ja heidän oikeudestaan saada tietoja ja vastustaa henkilötietojensa käsittelyä. Tämän asetuksen soveltamiseksi tämäntyyppisiä tietoja on tarpeellista säilyttää vähintään kahden vuoden ajan, jotta voidaan välttää lupansa menettäneiden yritysten sijoittautuminen muihin jäsenvaltioihin.

- (14) Kansallisten rekisterien yhteenliittäminen on välttämätöntä nopean ja tehokkaan tiedonvaihdon mahdollistamiseksi jäsenvaltioiden välillä ja sen varmistamiseksi, ettei liikenteenharjoittajilla ole houkutusta tehdä vakavia rikkomisia tai ottaa tällaisten rikkomisten riskiä muissa jäsenvaltioissa kuin omassa sijoittautumisvaltiossaan. Yhteenliittäminen edellyttää, että yhteisössä määritellään vaihdettavien tietojen tarkka muoto ja tiedonvaihdon tekniset menettelyt.
- (15) Jotta jäsenvaltioiden välinen tiedonvaihto olisi tehokasta, olisi nimettävä kansalliset yhteyspisteet ja määriteltävä tietyt määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevat yhteisön menettelyt.
- (16) Sijoittautumisvapauden helpottamiseksi olisi maantieliikenteen harjoittajan lähtömaan toimivaltaisten viranomaisten antamien asianomaisten asiakirjojen esittäminen hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoitettavan kyseessä olevan toiminnan edellyttämästä hyvästä maineesta, kunhan varmistetaan, ettei kyseisiä henkilöitä ole todettu soveltumattomiksi harjoittamaan ammattia muissa lähtöjäsenvaltioissaan.
- (17) Sijoittautumisvapauden helpottamiseksi sijoittautumisjäsenvaltion on hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi ammatillisesta pätevyydestä yhteisen mallin mukainen todistus, joka on myönnetty tässä asetuksessa annettujen säännösten mukaisesti.
- (18) Tämän asetuksen säännösten soveltamista on seurattava tiiviimmin yhteisön tasolla. Tätä varten komission on esitettävä säännöllisesti maantieliikennealan yritysten hyvää mainetta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevia kertomuksia, jotka on laadittu kansallisten rekisterien perusteella laadittujen kertomusten pohjalta.
- (19) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (20) Suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen uudenaikaistaminen niiden yhdenmukaisemman ja vertailukelpoisemman soveltamisen varmistamiseksi jäsenvaltioissa, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

⁵ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (21) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁶ mukaisesti.
- (22) Komission olisi erityisesti voitava laatia luettelo sellaisten rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, joiden vuoksi maanteiden liikenteenharjoittaja menettää vaaditun hyvän maineen, mukauttaa tekniikan kehitykseen tämän asetuksen liite, joka koskee tietoja, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon ammatillisen pätevyyden tunnustamisessa, ja liite, jossa esitetään ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen malli, sekä laatia luettelo enimmäisrikkomisista, jotka johtavat ammatin harjoittamista koskevan luvan määräaikaiseen tai pysyvään peruuttamiseen tai ammatin harjoittamiseen sopimattomaksi julistamiseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia tai täydentää asetusta lisäämällä siihen uusia muita kuin keskeisiä osia, toimenpiteistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn tavallisesti sovellettavia määräaikoja olisi tehokkuussyistä lyhennettävä ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen mallia päivitettäessä.
- (23) Direktiivi 96/26/EY olisi kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

Yleiset säännökset

1 artikla *Kohde ja määritelmät*

1. Tällä asetuksella säännellään maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä ja kyseisen ammatin harjoittamista.
2. Tässä asetuksessa tarkoitetaan
 - a) 'maanteiden liikenteenharjoittajan ammatilla' maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia tai maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia;
 - b) 'maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen moottori-ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun harjoittamaa tavaraliikennettä;
 - c) 'maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen harjoittamaa toimintaa joko yleisön tai tietyn käyttäjäryhmän kuljettamiseksi matkustajan tai kuljetuksen järjestäjän suorittamaa maksua vastaan yli yhdeksän henkilön,

⁶ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen rakennetulla ja varustetulla ja tähän käyttöön tarkoitettulla moottoriajoneuvolla;

- d) 'yrityksellä' luonnollista henkilöä tai voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta oikeushenkilöä taikka voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta yhdistystä tai ryhmää, joka ei ole oikeushenkilö, ja julkisen viranomaisen alaista elintä riippumatta siitä, onko se itse oikeushenkilö tai onko viranomainen, jonka alainen se on, oikeushenkilö;
- e) 'liikenteestä vastaavalla henkilöllä' yrityksen palveluksessa olevaa luonnollista henkilöä, tai jos yritys on luonnollinen henkilö, tätä samaa henkilöä tai soveltuvien osien toista luonnollista henkilöä, jonka yritys on nimennyt sopimuksella ja joka johtaa tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen kuljetustoimintaa;
- f) 'luvalla harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia' hallinnollista päätöstä, jolla tässä asetuksessa säädetty edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia;
- g) 'viranomaisella, jolla on toimivalta antaa lupa ammatin harjoittamiseen' jäsenvaltion kansallista, alueellista tai paikallista viranomaista, joka varmentaa, että yritys täyttää tässä asetuksessa säädetty edellytykset, ja jolla on valtuudet antaa lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia tai peruuttaa se määrääjäksi tai kokonaan;
- h) 'sijoittautumisjäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, johon yritys haluaa sijoittautua, riippumatta siitä, tuleeko yrityksen liikenteestä vastaava henkilö kyseisestä jäsenvaltiosta vai jostain muusta maasta;
- i) 'lähtöjäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, jossa sellaisen yrityksen, joka haluaa sijoittautua toiseen jäsenvaltioon, liikenteestä vastaava henkilö aiemmin asui tai harjoitti ammattiaan.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin yhteisöön sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia. Sitä sovelletaan myös yrityksiin, jotka haluavat harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, tätä asetusta ei sovelleta:
 - a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden suurin sallittu paino on enintään 3,5 tonnia. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin alentaa tätä rajaa joko kaikkien tai tiettyjen kuljetusluokkien osalta;
 - b) yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan tiettyä ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä ja joille maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen ei ole pääasiallista toimintaa ja joiden käyttämiä ajoneuvoja kuljettavat niiden omat työntekijät.

3 artikla

Vaatimukset, jotka on täytettävä liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi

Yritysten, jotka harjoittavat tai haluavat harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) yrityksen on oltava tosiasiallisesti ja pysyvästi sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon;
- b) yrityksellä on oltava hyvä maine;
- c) yrityksellä on oltava riittävä vakavaraisuus;
- d) yrityksellä on oltava vaadittu ammatillinen pätevyys.

Edellytykset, jotka on täytettävä kunkin vaatimuksen noudattamiseksi, määritellään II luvussa. Tämä asetus ei estä jäsenvaltioita asettamasta lisäedellytyksiä, jotka yritysten on täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia.

4 artikla

Liikenteestä vastaava henkilö

1. Yrityksen, joka haluaa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, on nimettävä 9 artiklassa tarkoitetulle toimivaltaiselle viranomaiselle vähintään yksi luonnollinen henkilö, joka täyttää 3 artiklan b ja d alakohdassa säädettyt vaatimukset. Tämän liikenteestä vastaavaksi henkilöksi kutsutun henkilön on täytettävä seuraavat edellytykset:
 - a) hän johtaa tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen kuljetustoimintaa;
 - b) hän on yrityksen palveluksessa ja saa siltä palkkaa tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, on tämä sama henkilö.
2. Poiketen siitä mitä 1 kohdassa säädetään, jos yritys on luonnollinen henkilö, joka ei täytä 3 artiklan d alakohdassa säädettyä ammatillista pätevyyttä koskevaa vaatimusta, toimivaltaiset viranomaiset voivat antaa sille luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia sillä edellytyksellä, että:
 - a) yritys nimeää näille viranomaisille jonkin muun henkilön, joka täyttää 3 artiklan b ja d alakohdassa säädettyt vaatimukset ja joka on sopimuksella valtuutettu hoitamaan liikenteestä vastaavan henkilön tehtäviä yrityksen lukuun;
 - b) yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön välisessä sopimuksessa määritellään tehtävät, jotka asianomaisen henkilön on suoritettava jatkuvasti, ja ilmoitetaan hänelle liikenteestä vastaavana henkilönä kuuluvat vastuut; sopimuksessa määriteltäviin tehtäviin kuuluvat erityisesti tehtävät, jotka liittyvät ajoneuvojen huoltoon, kuljetussopimusten ja -asiakirjojen tarkastamiseen, kirjanpitoon, lastien jakamiseen kuljettajille ja ajoneuvoille sekä turvallisuusmenettelyjen tarkastamiseen;

- c) nimetty henkilö johtaa liikenteestä vastaavana henkilönä enintään neljän eri yrityksen kuljetustoimintoja, joihin käytetään yhteensä enintään kahtatoista ajoneuvoa;
 - d) nimetty henkilö on riippumaton muista yrityksistä, jotka pyytävät häntä suorittamaan kuljetuksia tai suorittavat kuljetuksia hänen lukuunsa.
3. Liikenteestä vastaava henkilö menettää tässä asetuksessa tarkoitetun hyvän maineensa, jos hänen johtamansa kuljetustoiminnan aikana tehdään vakavia rikkomisia tai 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja vähäisempiä rikkomisia, jotka toistuvat tiettyä sallittua enimmäismäärää useammin.

II LUKU

Edellytykset, jotka on täytettävä

5 artikla

Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

Täyttääkseen 3 artiklan a alakohdassa säädetyn edellytyksen yrityksen on oltava tosiasiallisesti ja pysyvästi sijoittautunut sen jäsenvaltion alueelle, joka toimivaltaisen viranomaisensa välityksellä antaa yritykselle luvan harjoittaa ammattia. Tätä varten yrityksellä on oltava:

- a) kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva toimipaikka, jossa sillä on toimitilat, joissa se säilyttää yrityksen asiakirjoja, erityisesti kaikkia kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyviä asiakirjoja sekä muita asiakirjoja, jotka viranomaisen, jolla on toimivalta antaa lupa ammatin harjoittamiseen, on voitava saada käyttöönsä varmistaakseen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen;
- b) ajoneuvoja, jotka se omistaa joko täysin tai pitää muulla tavoin hallinnassaan esimerkiksi osamaksu-, vuokra- tai leasingsopimuksella taikka ostosopimuksella ja jotka on rekisteröity ja joita se käyttää kyseisessä jäsenvaltiossa;
- c) kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva varikko, jossa on tarvittavat tilat ja välineet, erityisesti riittävä määrä pysäköintipaikkoja yrityksen ajoneuvojen säännöllistä käyttöä varten.

6 artikla

Hyvämaineisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

- 1. Tämän asetuksen 3 artiklan b alakohdan soveltamiseksi yrityksen hyvää mainetta koskeva vaatimus tarkoittaa, että yrityksen johtajia ei ole tuomittu vakavista rikoksista eikä talous- ja konkurssirikoksista ja he hoitavat tehtäviään vilpittömässä mielessä tieliikenteeseen sovellettavia säännöksiä noudattaen ja hyvän ammatti-etiikan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on määriteltävä erityisedellytykset, jotka yrityksen on täytettävä tämän asetuksen mukaisesti täyttääkseen hyvää mainetta koskevan vaatimuksen. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että yritys täyttää mainitun vaatimuksen, jos

- a) ei ole perusteltuja syitä epäillä sen hyvää mainetta;
- b) henkilöitä, jotka yritys on nimennyt liikenteestä vastaaviksi henkilöiksi 4 artiklan mukaisesti, ei ole tuomittu oikeudessa tai heille ei ole määrätty seuraamuksia missään jäsenvaltiossa sellaisista vakavista rikkomisista tai toistuvista vähäisemmistä rikkomisista, jotka koskevat erityisesti seuraavilla aloilla annettuja yhteisön säännöksiä:
 - i) kuljettajien ajo- ja lepoajat, työajat ja valvontalaitteiden asentaminen ja käyttö;
 - ii) kansainvälisessä liikenteessä käytettävien hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat;
 - iii) kuljettajien perustason pätevyys ja jatkokoulutus;
 - iv) hyötyajoneuvojen tekniset tienvarsitarkastukset ja moottoriajoneuvojen pakolliset vuosikatsastukset;
 - v) pääsy maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille tai tapauksesta riippuen pääsy maanteiden henkilöliikenteen markkinoille;
 - vi) vaarallisten aineiden maantiekuljetusten turvallisuus;
 - vii) nopeudenrajoittimien asentaminen ja käyttö tietyissä ajoneuvoluokissa;
 - viii) ajokortti;
 - ix) ammattiin pääsy;
- c) sitä ei ole tuomittu sellaisten voimassa olevien kansallisten säännösten vakavasta rikkomisesta, jotka koskevat alalla sovellettavia palkka- ja työsuhteen ehtoja, tieliikennettä ja liikenneturvallisuutta sekä ammatillista vastuuta.

2. Edellä olevan 1 kohdan toisen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi komissio laatii luettelon rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista sekä sellaisista esiintymistiheyksistä, joiden ylittyä toistuvat vähäisemmät rikkomiset johtavat vaaditun hyvän maineen menettämiseen. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja täydentää niitä, päätetään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Tätä varten komissio noudattaa seuraavia periaatteita:

- a) rikkomisten luokat ja tyypit vastaavat yleisimmin esiintyviä;

- b) korkein vakavuusaste koskee rikkomisia, jotka aiheuttavat vakavan kuolemanvaaran tai vakavan vammautumisen vaaran;
 - c) esiintymistiheys, jonka ylittyttyä toistuvia vähäisempiä rikkomisia pidetään vakavina, kasvaa asianomaisen luonnollisen henkilön johtamaan kuljetustoimintaan käytettävien kuljettajien lukumäärän mukaan.
3. Hyvää mainetta koskevan vaatimuksen ei saa katsoa täyttyvän, ennen kuin kyseinen asia on voimassa olevien kansallisten säännösten nojalla korjattu tai on ryhdytty muihin vaikutukseltaan vastaaviin toimenpiteisiin.

7 artikla

Vakavaraisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Tämän asetuksen 3 artiklan c alakohdan soveltamiseksi riittävällä vakavaraisuudella tarkoitetaan yrityksen toiminnan käynnistämisen ja asianmukaisen hoitamisen turvaamiseksi riittäviä varoja.
2. Vakavaraisuutta koskeva vaatimus täyttyy, jos yritys pystyy jatkuvasti vastaamaan todellisista ja mahdollisista velvoitteistaan tilikauden aikana. Tätä varten yrityksen on todistettava tilintarkastajan tai muun asianmukaisesti hyväksytyn henkilön vahvistaman tilinpäätöksen pohjalta, että sillä on kunakin vuonna käytössään.
 - a) vaihto- ja rahoitusomaisuutta vähintään 9 000 euron arvosta, kun käytössä on vain yksi ajoneuvo, ja vähintään 5 000 euron arvosta jokaisen käytetyn lisäajoneuvon osalta;
 - b) saamisia, sijoituksia sekä rahaa ja pankkisaamisia, joiden yhteenlaskettu arvo on yli 80 prosenttia lyhytaikaisen (enintään vuoden kuluessa erääntyvän) vieraan pääoman määrästä (*quick ratio* $\geq 80 \%$).

Tämän asetuksen soveltamiseksi euron arvo niinä kansallisina valuuttoina, jotka eivät osallistu rahaliiton kolmanteen vaiheeseen, määritellään viiden vuoden välein. Sovellettavina kurssina käytetään lokakuun ensimmäisenä työpäivänä vahvistettuja ja *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistuja kurssia. Kurssit tulevat voimaan seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivänä.

Edellä ensimmäisen kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut kirjanpitoerät ymmärretään siten kuin ne määritellään neuvoston direktiivissä 78/660/ETY⁷.

3. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä, että yritys todistaa vakavaraisuutensa yhden tai useamman pankin tai muun rahoituslaitoksen antamalla todistuksella, joka osoittaa, että yritykselle on annettu yhteisvastuullinen pankkitakaus tai muu vastaava vakuus 2 kohdan a alakohdassa vahvistetuille määrille. Viranomainen, jolla on toimivalta antaa lupa ammatin harjoittamiseen, voi vedota pankkitakaukseen, ja pankkitakausta ei voida vapauttaa ilman mainitun viranomaisen suostumusta.

⁷ EYVL L 222, 14.8.1978, s. 11, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2006/46/EY (EUVL L 224, 16.8.2006, s. 1).

4. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun tilinpäätöksen tai 3 kohdassa tarkoitetun takauksen, jotka on tarkastettava, on kuuluttava taloudelliselle yksikölle, joka on sijoittautunut sen jäsenvaltion alueelle, jossa lupaa haetaan, eikä mahdollisille muille taloudellisille yksiköille, jotka ovat sijoittautuneet jonkin muun jäsenvaltion alueelle.

8 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Tämän asetuksen 3 artiklan d alakohdan soveltamiseksi ammatillista pätevyyttä koskeva vaatimus täyttyy, jos henkilöillä, joiden oletetaan täyttävän vaatimuksen 4 artiklan nojalla, on liitteessä I olevassa I osassa tarkoitettua koulutustasoa vastaavat tiedot kyseisessä osassa luetelluissa aihepiireissä. Tämä osoitetaan osallistumalla koulutukseen, johon sisältyy pakollinen läsnäolo vähintään 140 tuntia kestäville kurseille, ja suorittamalla pakollinen kirjallinen koe, jota voidaan täydentää suullisella kokeella. Kokeet järjestetään liitteessä I olevan II osan mukaisesti.
2. Ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi järjestettäviä kirjallisia ja suullisia kokeita saavat järjestää ainoastaan viranomaiset ja laitokset, jotka jäsenvaltio on hyväksynyt tähän tehtävään määrittelemiensä kriteerien pohjalta. Jäsenvaltioiden on tarkastettava säännöllisesti, että niiden hyväksymät viranomaiset tai laitokset järjestävät kokeita liitteessä I vahvistettujen edellytysten mukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä määrittelemiensä kriteerien pohjalta laitokset, joilla on valmiudet antaa hakijoille korkealaatuista koulutusta, jotta he voivat valmistautua tehokkaasti kokeeseen, sekä jatkokoulutusta, jotta liikenteestä vastaavat henkilöt voivat halutessaan saattaa tietonsa ajan tasalle. Jäsenvaltioiden on tarkastettava säännöllisesti, että laitokset täyttävät jatkuvasti kriteerit, joiden pohjalta ne on hyväksytty.
4. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa pakollisesta koulutuksesta hakijat, jotka osoittavat, että heillä on vähintään viiden vuoden käytännön kokemus liikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä.
5. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tiettyjen korkea-asteen ja teknisen alan tutkintotodistusten haltijat pakollisesta koulutuksesta tutkintotodistuksiin sisältyvissä aihepiireissä, jos tutkintotodistukset on annettu kyseisessä jäsenvaltiossa ja ne ovat edellyttäneet osallistumista kursseihin liitteessä I luetelluista aihepiireistä ja jäsenvaltiot ovat nimenneet ne erityisesti tätä tarkoitusta varten.
6. Ammatillinen pätevyys on osoitettava 2 kohdassa tarkoitetun viranomaisen tai laitoksen antamalla todistuksella. Todistusta ei voi siirtää. Todistus laaditaan liitteessä II olevan mallin mukaisesti, ja siinä on oltava todistuksen myöntäneen hyväksytyn viranomaisen tai laitoksen koholeima tai sinetti.
7. Komissio mukauttaa liitteet I ja II tekniikan kehitykseen. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään liitteen I osalta 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen ja liitteen II osalta 25 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

8. Koulutusta, kokeita ja hyväksyntää koskevaa jäsenvaltioiden välistä kokemusten ja tietojen vaihtoa edistetään ensisijaisesti mutta ei yksinomaan 25 artiklassa tarkoitetussa komiteassa ja kaikissa muissa komission mahdollisesti nimeämissä elimissä.

III LUKU

Lupien myöntäminen ja valvonta

9 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka huolehtii tämän asetuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava valtuudet:
 - a) käsitellä yritysten tekemiä hakemuksia;
 - b) antaa lupa ammatin harjoittamiseen sekä peruuttaa tällainen lupa määräajaksi tai kokonaan;
 - c) julistaa luonnollinen henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetus-toimintaa liikenteestä vastaavana henkilönä;
 - d) suorittaa tarkastuksia, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että yritys täyttää 3 artiklassa säädetyt vaatimukset.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on julkaistava kaikki edellytykset, joiden täyttämistä vaaditaan tämän asetuksen nojalla, mahdolliset muut kansalliset säännökset, menettelyt, joita asiasta kiinnostuneiden hakijoiden on noudatettava, sekä niitä koskevat ohjeet.

10 artikla

Hakemusten käsittely ja rekisteröinti

1. Toimivaltaisen viranomaisen on annettava lupa maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseen sitä hakeneelle yritykselle, joka täyttää 3 artiklassa säädetyt vaatimukset.
2. Toimivaltaisen viranomaisen on kirjattava 15 artiklassa tarkoitettuun sähköiseen rekisteriin yrityksen nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön nimi, toimipaikan osoite, käytettyjen ajoneuvojen lukumäärä ja, jos lupa koskee myös kansainvälistä liikennettä, yhteisön liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot.
3. Toimivaltaisen viranomaisen on käsiteltävä lupahakemus mahdollisimman nopeasti ja kolmen kuukauden kuluessa.

4. Siitä alkaen, kun 15 artiklan 5 kohdassa tarkoitetut sähköiset kansalliset rekisterit liitetään yhteen, toimivaltaisen viranomaisen on yrityksen hyvää mainetta arvioidessaan tarkastettava, etteivät yrityksen nimeämät liikenteestä vastaavat henkilöt ole kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana julistettu jossain jäsenvaltiossa soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa 13 artiklan mukaisesti.
5. Yritysten, joilla on lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, on ilmoitettava 2 kohdassa tarkoitettuja tietoja koskevista muutoksista 28 päivän kuluessa luvan antaneelle toimivaltaiselle viranomaiselle.

11 artikla *Tarkastukset*

1. Toimivaltaisten viranomaisten on valvottava, että yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa ammattia, täyttävät jatkuvasti 3 artiklassa säädetyt vaatimukset. Tätä varten niiden on tarkastettava viiden vuoden välein, että yritykset täyttävät edelleen kunkin näistä vaatimuksista.
2. Edellä 1 kohdassa säädettyjen tarkastusten lisäksi toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tarkastuksia, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY⁸ 9 artiklan soveltamiseksi perustaman järjestelmän mukaisesti. Jäsenvaltioiden on laajennettava tämä riskiluokitusjärjestelmä kattamaan kaikki tämän asetuksen 6 artiklassa määritellyt rikkomiset.
3. Jäsenvaltion on komission pyynnöstä tehtävä vaaditut tarkastukset sen varmistamiseksi, että yritys täyttää edelleen ammattiin pääsyä koskevat edellytykset. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle tämän pyynnöstä tehtyjen tarkastusten tulokset sekä toteutetut toimenpiteet, jos havaitaan, ettei yritys enää täytä tässä asetuksessa säädettyjä edellytyksiä.

12 artikla *Varoitusmenettely ja luvan peruuttamismenettely*

1. Toimivaltaisen viranomaisen on peruutettava kokonaan tai osittain taikka tilapäisesti yritykselle annettu lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, jos se toteaa, ettei kyseinen yritys enää täytä 3 artiklassa säädettyjä vaatimuksia, ja annettuaan yritykselle ensin varoituksen.
2. Yritykselle on annettava varoitus, jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että on olemassa vaara, ettei yritys enää täytä jotain 3 artiklassa säädettyä vaatimusta. Kun todetaan, ettei jokin vaatimus enää täyty, yritykselle on annettava varoituksessa aikaa korjata tilanteensa seuraavissa määräaajoissa:
 - a) enintään kuuden kuukauden määräaika korvaavan liikenteestä vastaavan henkilön palvelukseen ottamiseksi, jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä hyvää mainetta tai ammatillista pätevyyttä koskevia vaatimuksia; määrä-

⁸ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

aikaa voidaan jatkaa kuudella kuukaudella, jos kyse on liikenteestä vastaavan henkilön kuolemasta tai fyysisestä vammautumisesta;

- b) enintään kuuden kuukauden määräaika, jos yrityksen on korjattava tilanteensa osoittaakseen, että sillä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka;
 - c) enintään kuuden kuukauden määräaika, jos vakavaraisuutta koskeva vaatimus ei täyty, jotta yritys voi osoittaa realistisiin olettamuksiin pohjautuvan rahoitus-suunnitelman avulla, että vakavaraisuutta koskeva vaatimus täyttyy jälleen jatkuvasti seuraavasta tilikaudesta alkaen.
3. Toimivaltainen viranomainen voi vaatia yritykseltä, jonka lupa on peruutettu osittain tai tilapäisesti tai kokonaan, että sen liikenteestä vastaavat henkilöt osallistuvat koulutukseen ja läpäisevät 8 artiklassa tarkoitetun kokeen ennen korjaavien toimien toteuttamista.

13 artikla

Liikenteestä vastaavan henkilön julistaminen ammattiin soveltumattomaksi

1. Rikkomistapauksissa, joiden vakavuudesta ovat osoituksena niiden järjestelmällinen ja harkittu luonne ja pyrkimykset salata tosiasiat, toimivaltaisen viranomaisen on julistettava yrityksen, jonka lupa on peruutettu, liikenteestä vastaava henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa.
2. Siihen saakka kunnes toteutetaan korjaavia toimenpiteitä sen henkilön, joka on julistettu soveltumattomaksi johtamaan kuljetustoimintaa, 8 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu todistus ammatillisesta pätevyydestä ei ole enää voimassa missään jäsenvaltiossa.

14 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten päätökset ja muutoksenhaku

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on perusteltava tämän asetuksen nojalla tekemänsä päätökset, jotka koskevat maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevan hakemuksen hylkäämistä, olemassa olevan luvan peruuttamista määräajaksi tai kokonaan taikka julistamista ammattiin soveltumattomaksi.

Näissä päätöksissä on otettava huomioon saatavilla olevat tiedot rikkomisista, jotka yritys tai jokin sen liikenteestä vastaavista henkilöistä on tehnyt muissa jäsenvaltioissa ja jotka voivat tahrata yrityksen hyvän maineen, sekä kaikki muut toimivaltaisen viranomaisen saatavilla olevat tiedot.

Päätöksissä on määriteltävä korjaavat toimenpiteet, joita sovelletaan tapauksissa, joissa on kyse luvan peruuttamisesta tai ammattiin soveltumattomaksi julistamisesta.

2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla yrityksillä on mahdollisuus hakea muutosta 1 kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin riippumattomalta organisaatiolta tai elimeltä ja tämän jälkeen tuomio-

istuimelta. Muutoksenhauulla ei ole lykkäävää vaikutusta, muutoksenhaku tuomioistuimessa mukaan luettuna.

IV LUKU

Yksinkertaistaminen ja hallinnollinen yhteistyö

15 artikla

Kansalliset sähköiset rekisterit

1. Tämän asetuksen ja etenkin sen 10, 11, 12, 13 ja 26 artiklan täytäntöönpanemiseksi kunkin jäsenvaltion on ylläpidettävä kansallista sähköistä rekisteriä maantiekuljetus-yrityksistä, joille jäsenvaltion nimeämä toimivaltainen viranomainen on antanut luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia. Rekisteriin sisältyviä tietoja on käsiteltävä tätä tarkoitusta varten nimetyn viranomaisen valvonnassa. Sähköisen rekisterin on oltava verkossa kaikkien kyseisen jäsenvaltion 9 artiklassa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä. Rekisteri on muiden viranomaisten käytettävissä ainoastaan siinä tapauksessa, että niillä on asianmukainen toimivalta tehdä tarkastuksia ja määrätä seuraamuksia tieliikenteen alalla ja kyseessä olevat virkamiehet ovat valantehneitä.

Jäsenvaltion kansallisessa sähköisessä rekisterissä on oltava seuraavat tiedot:

- a) yrityksen nimi ja oikeudellinen muoto;
 - b) toimipaikan osoite;
 - c) hyvää mainetta ja ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen täyttämiseksi nimettyjen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimet sekä laillisen edustajan nimi, jos tämä on eri henkilö;
 - d) lupatyyppi, luvan kattamien ajoneuvojen lukumäärä sekä tarvittaessa yhteisön liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot;
 - e) sellaisten 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen vakavien rikkomisten ja toistuvien vähäisempien rikkomisten lukumäärä, luokka ja tyyppi, joista on määrätty seuraamuksia kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana;
 - f) niiden henkilöiden nimet, jotka on julistettu soveltumattomiksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana, sekä sovellettavat korjaavat toimenpiteet.
2. Tiedot yrityksistä, joiden lupa on peruutettu osittain tai tilapäisesti taikka kokonaan, sekä henkilöistä, jotka on julistettu ammattiin soveltumattomiksi, on säilytettävä rekisterissä kahden vuoden ajan. Tiedoista on käytävä ilmi syyt, joiden vuoksi lupa on peruutettu määräajaksi tai kokonaan tai henkilö on julistettu ammattiin soveltumattomaksi.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ja erityisesti 1 kohdan e ja f alakohdassa tarkoitetut tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä.
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta kansalliset sähköiset rekisterit voidaan liittää yhteen yhteisön tasolla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2010. Yhteenliittäminen on toteutettava siten, että kaikkien jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat hakea tietoja kaikkien jäsenvaltioiden sähköisistä rekistereistä.
5. Edellä 4 kohdan soveltamiseksi komissio vahvistaa 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen yhteiset säännöt, jotka koskevat vaihdettavien tietojen muotoa sekä muiden jäsenvaltioiden sähköisissä rekistereissä tehtäviin automaattisiin tiedonhakuihin liittyviä teknisiä menettelyjä.
6. Komissio voi toteuttaa kaikki hyödyllisinä pitämänsä toimenpiteet 4 kohdan täytäntöönpanon helpottamiseksi. Se voi jatkaa mainitussa kohdassa tarkoitettua määräaika. Tämä määräajan jatkamista koskeva päätös, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, tehdään 25 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

16 artikla *Henkilötietojen suoja*

Direktiivin 95/46/EY soveltamisen osalta jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että

- a) kaikille henkilöille ilmoitetaan, kun heitä koskevia tietoja merkitään rekisteriin tai niitä aiotaan luovuttaa sivullisille. Annettavissa tiedoissa on yksilöitävä tietojen käsittelystä vastaava viranomainen, käsiteltävien tietojen tyyppi ja käsittelyn tarkoitus;
- b) kaikilla henkilöillä on oikeus tutustua itseään koskeviin tietoihin näiden tietojen käsittelystä vastaavan viranomaisen luona. Tämä oikeus on taattava vapaasti, kohtuullisin väliajoin ja ilman aiheetonta viivytystä tai aiheettomia kustannuksia näiden tietojen käsittelystä vastaavalle viranomaiselle tai tietojen pyytäjälle;
- c) kaikilla henkilöillä on oikeus saada oikaistuksi, poistetuksi tai suojatuiksi sellaiset itseään koskevat tiedot, jotka ovat puutteellisia tai virheellisiä;
- d) kaikilla henkilöillä on oikeus vastustaa itseään koskevien tietojen käsittelyä perusteltujen ja pakottavien syiden vuoksi. Jos vastustus on perusteltua, kyseisiä tietoja ei saa enää käsitellä.

17 artikla *Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö*

1. Kun jäsenvaltio toteaa sellaisen yrityksen tekemän rikkomisen, jonka luvan on myöntänyt jonkin toisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, ja kun tämä rikkominen on vakavuudeltaan sellainen, että se voi johtaa luvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan tämän asetuksen nojalla, jäsenvaltion on ilmoitettava

kyseiselle toiselle jäsenvaltiolle kaikki hallussaan olevat tiedot tällaisista rikkomisista ja niistä määräämistään seuraamuksista.

2. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimi ja osoite viimeistään ... päivänä ...kuuta Komissio laatii luettelon kaikista kansallisista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.
3. Jäsenvaltioiden, jotka vaihtavat tietoja tämän asetuksen nojalla, on käytettävä 2 kohdan mukaisesti nimettyjä kansallisia yhteyspisteitä.
4. Jäsenvaltioiden, jotka vaihtavat tietoja 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista rikkomisista tai liikenteestä vastaavista henkilöistä, jotka on julistettu ammattiin soveltumattomiksi, on noudatettava asetuksen (EY) N:o .../... 12 artiklan 1 kohdassa tai tapauksesta riippuen asetuksen (EY) N:o .../... 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä ja määräaikoja. Jäsenvaltion, joka saa toiselta jäsenvaltiolta tiedon rikkomisesta, on kirjattava ilmoitettu rikkominen kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä.

V LUKU

Todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroinen tunnustaminen

18 artikla

Hyvään maineeseen liittyvät todistukset ja muut asiakirjat

1. Uuden sijoittautumisjäsenvaltion on maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä varten hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi hyvästä maineesta rikosrekisteriote tai, jos tällaista ei ole, liikenteenharjoittajan lähtöjäsenvaltion tai -valtioiden toimivaltaisen oikeus- tai hallintoviranomaisen antama vastaava asiakirja, joka osoittaa, että tämä vaatimus on täytetty, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 10 artiklan 4 kohdan soveltamista.
2. Jos jäsenvaltio asettaa omille kansalaisilleen tiettyjä hyvää mainetta koskevia vaatimuksia eikä tällaisten vaatimusten täyttymistä voida todistaa 1 kohdassa tarkoitettulla asiakirjalla, kyseisen jäsenvaltion on hyväksyttävä muiden jäsenvaltioiden kansalaisilta riittäväksi todisteeksi lähtöjäsenvaltion tai -valtioiden toimivaltaisen oikeus- tai hallintoviranomaisen antama todistus, joka osoittaa, että nämä vaatimukset on täytetty. Todistuksen on koskettava niitä erityisiä seikkoja, joita uusi sijoittautumisjäsenvaltio pitää asiaan vaikuttavina.
3. Jos lähtöjäsenvaltio ei anna 1 ja 2 kohdan mukaisesti vaadittua asiakirjaa, se voidaan korvata valahtoisella ilmoituksella tai juhlallisella vakuutuksella, jonka asianomainen antaa lähtöjäsenvaltion toimivaltaiselle oikeus- tai hallintoviranomaiselle tai tarvittaessa notaarille; mainitun viranomaisen tai notaarin on annettava todistus, jolla valahtoinen ilmoitus tai juhlallinen vakuutus todistetaan oikeaksi.

4. Edellä 1 ja 2 kohdan mukaisesti annetut asiakirjat eivät niitä esitettäessä saa olla kolmea kuukautta vanhempia. Tämä edellytys koskee myös 3 kohdan mukaisesti annettuja ilmoituksia ja vakuutuksia.

19 artikla

Vakavaraisuuteen liittyvät todistukset

Jos jäsenvaltio asettaa kansalaisilleen tiettyjä vakavaraisuutta koskevia vaatimuksia 7 artiklassa säädettyjen vaatimusten lisäksi, kyseisen jäsenvaltion on hyväksyttävä muiden jäsenvaltioiden kansalaisten osalta riittäväksi todisteeksi lähtöjäsenvaltion tai -valtioiden toimivaltaisen hallintoviranomaisen antama todistus, joka osoittaa, että nämä vaatimukset on täytetty. Todistuksen on koskettava niitä erityisiä seikkoja, joita uusi sijoittautumisjäsenvaltio pitää asiaan vaikuttavina.

20 artikla

Todistukset ammatillisesta pätevyydestä

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi ammatillisesta pätevyydestä liitteessä II olevan mallin mukaiset todistukset, joita ovat antaneet tätä tarkoitusta varten hyväksytyt viranomaiset tai laitokset.
2. Ennen ... päivää ...kuuta ... annettujen ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten, jotka on annettu tuohon päivään asti voimassa olevien säännösten nojalla, on katsottava vastaavan liitteessä II olevan mallin mukaista todistusta ja ne on tunnustettava osoituksiksi ammatillisesta pätevyydestä kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin pyytää täydentävää asiakirjaa, jossa todistetaan, että kyseessä olevaa toimintaa on tosiasiallisesti harjoitettu jossain jäsenvaltiossa kolmen vuoden ajan. Toiminnan loppumisesta ei saa olla kulunut enempää kuin viisi vuotta todistusta esitettäessä.

VI LUKU

Loppusäännökset

21 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden säännösten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... ja ilmoitettava viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin seuraamuksiin lukeutuvat erityisesti ammatin harjoittamista koskevan luvan tilapäinen tai osittainen peruuttaminen, kyseisen luvan peruuttaminen kokonaan sekä rikkomisiin syylistyneiden yritysten liikenteestä

vastaavien henkilöiden julistaminen ammattiin soveltumattomiksi. Seuraamuksiin kuuluu myös sellaisen yrityksen käyttämän ajoneuvon takavarikointi, joka harjoittaa liikennettä ilman tässä asetuksessa säädettyä lupaa.

3. Komissio laatii luettelon tämän asetuksen enimmäisrikkomisista, joista seuraa vähintään ammatin harjoittamista koskevan luvan osittainen tai tilapäinen peruuttaminen, kyseisen luvan peruuttaminen kokonaan tai rikkomisiin syyllistyneiden liikenteestä vastaavien henkilöiden julistaminen ammattiin soveltumattomiksi. Tästä toimenpiteestä, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja täydentää niitä, päätetään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
4. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusten soveltamiseksi tämän asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut rikkomiset on tunnustettava vasta-vuoroisesti.

22 artikla *Vakiintuneet oikeudet*

Yritysten, jotka osoittavat, että niillä oli ennen tiettyä ajankohtaa jäsenvaltion kansallisten säännösten nojalla lupa harjoittaa maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia tai tapauksesta riippuen maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia kansallisessa tai kansainvälisessä liikenteessä, ei tarvitse ennen 1 päivää tammikuuta 2012 esittää todistetta siitä, että niillä on 3 artiklan d alakohdassa tarkoitettu ammatillinen pätevyys. Mainitut ajankohdat ovat seuraavat:

- a) 1 päivä tammikuuta 1975 Belgian, Tanskan, Saksan, Ranskan, Irlannin, Italian, Luxemburgin, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan osalta;
- b) 1 päivä tammikuuta 1981 Kreikan osalta;
- c) 1 päivä tammikuuta 1983 Espanjan ja Portugalin osalta;
- d) 3 päivä lokakuuta 1989 entisen Saksan demokraattisen tasavallan alueen osalta;
- e) 1 päivä tammikuuta 1995 Itävallan, Suomen ja Ruotsin osalta.

23 artikla *Siirtymäsäännökset*

Yritysten, joilla on ennen tämän asetuksen voimaantulopäivää lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, on noudatettava tämän asetuksen säännöksiä viimeistään kahden vuoden kuluttua mainitusta ajankohdasta.

24 artikla
Keskinäinen avunanto

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja avustettava toisiaan tämän asetuksen soveltamiseksi. Niiden on varmistettava vaihtamiensa tietojen luottamuksellisuus.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on henkilötietojen suojaa koskevia säännöksiä noudattaen vaihdettava tietoja vakavista rikoksista annetuista tuomioista ja tehdyistä vakavista rikkomisista sekä muista erityisistä vakavista seikoista, jotka todennäköisesti vaikuttavat maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseen.

25 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen (ETY) N:o 3821/85⁹ 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1-4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
4. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1-4 kohtaa ja 5 kohdan b alakohdtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 3 kohdan c alakohdassa, 4 kohdan b alakohdassa ja 4 kohdan e alakohdassa säädetyiksi määräajoin vahvistetaan yksi kuukausi.

26 artikla
Ammatin harjoittamista koskevat kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on laadittava joka toinen vuosi kertomus toimivaltaisten viranomaisten toiminnasta ja toimitettava se komissiolle. Kertomukseen on sisällyttävä seuraavat tiedot:
 - a) analyysi toimialasta hyvän maineen, vakavaraisuuden ja ammatillisen pätevyyden kannalta;
 - b) annettujen lupien määrä tyypeittäin ja vuosittain, määräajaksi tai kokonaan peruutettujen lupien määrä, varoitusten määrä ja ammattiin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden syyt;
 - c) kunakin vuonna annettujen ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten määrä;

⁹ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).

- d) kansallisten sähköisten rekisterien päivityksiä koskevat tilastotiedot;
 - e) analyysi tiedonvaihdesta toisten jäsenvaltioiden kanssa ja erityisesti toisille jäsenvaltioille 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti vuosittain ilmoitettujen rikkomisten ja saatujen vastausten määrä sekä 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti vuosittain esitettyjen pyyntöjen ja saatujen vastausten määrä.
2. Komissio laatii näiden kansallisten kertomusten pohjalta joka toinen vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisesta. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti jäsenvaltioiden välisen tiedonvaihdon toimivuutta. Kertomus julkaistaan samaan aikaan kuin asetuksen (EY) N:o 561/2006¹⁰ 17 artiklassa tarkoitettu kertomus.

27 artikla

Luettelo toimivaltaisista viranomaisista

Kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle luettelo toimivaltaisista viranomaisista, jotka se on nimennyt antamaan lupia maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseen, sekä luettelo viranomaisista tai laitoksista, jotka on hyväksytty järjestämään kokeita. Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* koko yhteisön kattavan luettelon näistä viranomaisista tai laitoksista.

28 artikla

Kansallisten toimenpiteiden tiedoksi antaminen

Jäsenvaltioiden on viipymättä toimitettava tässä asetuksessa tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset kirjallisina komissiolle.

29 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 96/26/EY.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

30 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ...

¹⁰ EUVL L 102, 11.4.2006, s.1.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE I

I. LUETTELO 8 ARTIKLASSA TARKOITETUISTA AIHEPIIREISTÄ

Jäsenvaltioiden on otettava ammatillisen pätevyyden toteamisessa huomioon ainakin tässä luettelossa mainitut maanteiden tavaraliikennettä ja maanteiden henkilöliikennettä koskevat aihepiirit. Hakijoina olevilta maanteiden liikenteenharjoittajilta vaaditaan näistä aihepiireistä liikennettä harjoittavan yrityksen johtamisessa tarvittava tietojen taso ja käytännön valmiudet.

Jäljempänä ilmoitettu tietojen vähimmäistaso ei voi olla alle neuvoston päätöksen 85/368/ETY¹ liitteessä tarkoitetun koulutustasojärjestelmän 3 tason eli tason, joka edellyttää oppivelvollisuuskoulua täydennettynä ammatillisella koulutuksella ja teknillisellä lisäkoulutuksella tai teknillisellä koulutuksella tai muulla keskiasteen koulutuksella.

A. Siviilioikeus

Maanteiden tavana- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava tärkeimmät maantieliikenteessä noudatettavat sopimukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet;
- 2) kyettävä neuvottelemaan oikeudellisesti päteviä kuljetussopimuksia, erityisesti kuljetusehtojen osalta;

Maanteiden tavaraliikenne

- 3) kyettävä arvioimaan asiakkaidensa esittämiä reklamaatioita, jotka koskevat tavaran katoamista tai vahingoittumista kuljetuksen aikana taikka toimituksen myöhästymistä, sekä reklamaatioista aiheutuvia sopimuksen mukaisia velvollisuuksia;
- 4) tunnettava tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdystä yleissopimuksesta (CMR) johtuvat säännöt ja velvollisuudet;

Maanteiden henkilöliikenne

- 5) kyettävä arvioimaan asiakkaidensa esittämiä reklamaatioita, jotka koskevat matkustajille tai heidän matkatavaroilleen kuljetuksen aikana sattuneessa onnettomuudessa aiheutuvia vahinkoja tai myöhästymisestä aiheutuvia vahinkoja, sekä reklamaatioista aiheutuvia sopimuksen mukaisia velvollisuuksia.

¹ EYVL L 199, 31.7.1985, s. 56.

B. Kauppaoikeus

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava liikkeenharjoittamisessa vaadittavat edellytykset ja muodollisuudet, liikkeenharjoittajien yleiset velvollisuudet (rekisteröityminen, kirjanpito jne.) sekä konkurssin seuraukset;
- 2) omattava asiaankuuluvat tiedot yhtiömuodoista sekä niiden perustamista ja toimintaa koskevista säännöistä.

C. Sosiaalioikeus

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava maantieliikenteen alalla toimivien eri työmarkkinainstituutioiden tehtävät ja toiminta (ammattiliitot, työpaikkaneuvostot, luottamushenkilöt, työsuojelutarkastajat jne.);
- 2) tunnettava työnantajan sosiaaliturvavelvoitteet;
- 3) tunnettava maantiekuljetusyriyksissä työskentelevien eri työntekijäryhmien työsopimuksiin sovellettavat säännöt (työsopimusmuodot, osapuolten velvollisuudet, työoloja ja työaika koskevat säännöt, palkalliset lomat, palkkaus ja muut rahalliset korvaukset, sopimuksen purkaminen jne.);
- 4) tunnettava ajoaika, lepoaika ja työaika koskevat säännöt, erityisesti neuvoston asetuksen (ETY) N:o 561/2006², neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85³, direktiivin 2002/15/EY ja direktiivin 2006/22/EY säännökset sekä näiden säädösten soveltaminen käytännössä;
- 5) tunnettava kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat säännöt, erityisesti direktiivistä 2003/59/EY johtuvat säännöt.

D. Vero-oikeus

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on tunnettava erityisesti seuraavia veroja koskevat säännöt:

- 1) liikennepalvelujen alv;
- 2) moottoriajoneuvovero;

² EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

- 3) tiettyjä maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja koskeva vero sekä tiettyjä infrastruktuureita koskevat käyttömaksut;
- 4) tulovero.

E. Yrityksen kaupallinen ja taloudellinen johtaminen

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava sekkejä, vekseleitä, omia vekseleitä, luottokortteja ja muita maksuvälineitä koskeva lainsäädäntö ja käytäntö;
- 2) tunnettava luottolajit (pankkilainat, remburssit, takausvakuudet, kiinnitykset, leasing-toiminta, vuokraus, factoring jne.) sekä niistä aiheutuvat kulut ja velvoitteet;
- 3) tiedettävä, mikä tase on, miten se laaditaan ja miten sitä tulkitaan;
- 4) pystyttävä lukemaan ja tulkitsemaan tuloslaskelmaa;
- 5) pystyttävä arvioimaan yrityksen rahoitusasemaa ja kannattavuutta, erityisesti taloudellisten tunnuslukujen perusteella;
- 6) pystyttävä laatimaan talousarvio;
- 7) tunnettava yrityksen kustannustekijät (kiinteät kustannukset, muuttuvat kustannukset, liikepääoma, poistot jne.) ja pystyttävä laskemaan kustannukset ajoneuvoa, kilometriä, matkaa tai tonnia kohti;
- 8) pystyttävä esittämään organisaatiokaavio yrityksen henkilökunnasta ja laatimaan työsuunnitelmia jne.;
- 9) tunnettava markkinoinnin, kuljetuspalvelujen myynninedistämisen, asiakasrekisterin pitämisen, mainonnan, PR-työn yms. periaatteet;
- 10) tunnettava maantieliikenteen vakuutuslajit (vastuuvakuutukset, tapaturma- ja henkivakuutukset, vahinkovakuutukset, matkatavaravakuutukset) sekä niihin liittyvät takeet ja velvollisuudet;
- 11) tunnettava maantiekuljetusalan telemaattiset sovellukset;

Maanteiden tavaraliikenne

- 12) pystyttävä soveltamaan maanteiden tavarakuljetuspalvelujen laskutusta koskevia sääntöjä ja tunnettava Incoterms-toimituslausekkeiden merkitys ja vaikutukset;
- 13) tunnettava kuljetusalan tukipalvelut, niiden asema, tehtävät ja niitä mahdollisesti koskevat säännöt;

Maanteiden henkilöliikenne

- 14) pystyttävä soveltamaan julkisen ja yksityisen matkustajaliikenteen hinnastoja ja hinnoittelua koskevia sääntöjä;
- 15) pystyttävä soveltamaan maanteiden henkilöliikennepalveluiden laskutusta koskevia sääntöjä.

F. Markkinoille pääsy

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava säännöt, jotka koskevat toisen lukuun harjoitettavaa maantieliikennettä, alihankintaa ja hyötyajoneuvojen vuokrausta, sekä varsinkin säännöt, jotka koskevat ammatin harjoittamisen virallista järjestelyä, ammattiin pääsyä, yhteisön sisäisten ja yhteisön ulkopuolella harjoitettavien maantieliikenteen lupia, valvontaa ja seuraamuksia;
- 2) tunnettava maantieliikennettä harjoittavan yrityksen perustamista koskevat säännöt;
- 3) tunnettava asiakirjat, joita maantieliikenteen harjoittamisessa vaaditaan, ja pystyttävä ottamaan käyttöön valvontamenettelyjä, joilla varmistetaan, että jokaista kuljetustapahtumaa ja erityisesti ajoneuvoa, kuljettajaa, lastia tai matkatavaraa koskevia asiakirjoja säilytetään sekä ajoneuvossa että yrityksen toimitiloissa;

Maanteiden tavaraliikenne

- 4) tunnettava maanteiden tavaraliikenteen markkinajärjestelyä, rahdin käsittelyä ja logistiikkaa koskevat säännöt;
- 5) tunnettava rajanylitysmuodollisuudet, T-asiakirjojen ja TIR-carnet'iden merkitys ja soveltamisala sekä niiden käytöstä aiheutuvat velvollisuudet ja vastuukysymykset;

Maanteiden henkilöliikenne

- 6) tunnettava maanteiden henkilöliikenteen markkinajärjestelyä koskevat säännöt;
- 7) tunnettava liikennepalvelujen tarjoamista koskevat säännöt ja pystyttävä laatimaan liikennesuunnitelmia.

G. Tekniset standardit ja toiminnan tekniset näkökohdat

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava ajoneuvojen painoja ja mittoja koskevat säännöt jäsenvaltioissa sekä näistä säännöistä poikkeavia erityiskuljetuksia koskevat menettelyt;

- 2) pystyttävä valitsemaan ajoneuvot ja niiden osat (alusta, moottori, voimansiirtolaitteet, jarrujärjestelmät jne.) yrityksen tarpeiden mukaan;
- 3) tunnettava ajoneuvojensa tyyppihyväksyntää, rekisteröintiä ja katsastusta koskevat muodollisuudet;
- 4) osattava ottaa huomioon toimenpiteet, joita tarvitaan moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja melun välttämiseksi;
- 5) pystyttävä laatimaan huoltosuunnitelmia ajoneuvoille ja niiden varusteille;

Maanteiden tavaraliikenne

- 6) tunnettava erilaiset lastinkäsittely- ja kuormauslaitteet (perälaudat, kontit, kuormalavat jne.) ja pystyttävä ottamaan käyttöön tavaroiden kuormaus- ja purkumenetelmiä ja antamaan niitä koskevia ohjeita (lastin jakaminen, pinoaminen, ahtaaminen, kiilaaminen jne.);
- 7) tunnettava yhdistetyt kuljetustekniikat, kuten piggy-back- ja ro-ro -kuljetukset;
- 8) pystyttävä ottamaan käyttöön menettelyjä, joiden avulla noudatetaan vaarallisten aineiden ja jätteiden kuljetuksia koskevia sääntöjä, jotka sisältyvät erityisesti neuvoston direktiiviin 94/55/EY⁴, neuvoston direktiiviin 96/35/EY⁵ ja neuvoston asetukseen (ETY) N:o 259/93⁶;
- 9) pystyttävä noudattamaan pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetusta koskevia sääntöjä, erityisesti helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainvälisiä kuljetuksia ja tällaisissa kuljetuksissa käytettävää erityiskalustoa koskevan sopimuksen (ATP) määräyksiä;
- 10) pystyttävä noudattamaan elävien eläinten kuljetuksia koskevia sääntöjä.

H. Liikenneturvallisuus

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenne

Hakijan on erityisesti:

- 1) tunnettava kuljettajilta vaadittava pätevyys (ajokortti, lääkärintodistukset, kelpoisuustodistukset jne.);
- 2) pystyttävä varmistamaan, että kuljettajat noudattavat eri jäsenvaltioissa voimassa olevia sääntöjä, kieltoja ja rajoituksia (nopeusrajoitukset, etuajo-oikeus, pysähtyminen ja pysäköiminen, valomerkkien käyttö, liikennemerkit jne.);

⁴ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁵ EYVL L 145, 19.6.1996, s. 10.

⁶ EYVL L 30, 6.2.1993, s. 1.

- 3) pystyttävä laatimaan kuljettajille ohjeita ajoneuvojen, niiden varusteiden ja lastin kuntoa koskevien turvallisuusvaatimusten noudattamisesta sekä ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä;
- 4) pystyttävä ottamaan käyttöön onnettomuustilanteissa noudatettavia menetelmiä sekä asianmukaisia menetelmiä onnettomuuksien tai vakavien liikenne-rikkomusten välttämiseksi;
- 5) pystyttävä toteuttamaan menettelyjä lastien turvallisen kiinnittämisen varmistamiseksi ja tunnettava tähän liittyvät tekniikat;

Maanteiden henkilöliikenne

- 6) omattava perustiedot jäsenvaltioiden tieverkostosta.

II. KOKEEN JÄRJESTÄMINEN

1. Jäsenvaltioiden on järjestettävä pakollinen kirjallinen koe, jonka lisäksi ne voivat järjestää suullisen kokeen varmistaakseen, että hakijoina olevilla maanteiden liikenteenharjoittajilla on I osassa vaadittu tietojen taso kyseisessä liitteessä mainituissa aihepiireissä ja erityisesti kyky käyttää vastaavia välineitä ja tekniikoita sekä täyttää säädetyt täytäntöönpano- ja koordinoititehtävät.
 - a) Pakollinen kirjallinen koe koostuu kahdesta osasta:
 - kirjalliset kysymykset, jotka ovat joko monivalintakysymyksiä (sisältäen neljä vaihtoehtoa) tai suoraa vastausta edellyttäviä kysymyksiä tai näiden kahden järjestelmän yhdistelmä;
 - kirjalliset tehtävät/tapaustutkimukset.Kummankin osan vähimmäiskesto on kaksi tuntia.
 - b) Jos suullinen koe järjestetään, jäsenvaltiot voivat asettaa kokeeseen osallistumisen ehdoksi kirjallisen kokeen läpäisemisen.
2. Jos jäsenvaltiot järjestävät myös suullisen kokeen, niiden on säädettävä jokaisen kolmen kokeen osalta pisteiden painotuksesta, joka on vähintään 25 prosenttia ja enintään 40 prosenttia kokonaispistemäärästä.

Jos jäsenvaltiot järjestävät vain kirjallisen kokeen, niiden on säädettävä kummankin kokeen osalta pisteiden painotuksesta, joka on vähintään 40 prosenttia ja enintään 60 prosenttia kokonaispistemäärästä.
3. Hakijoiden on saatava koko kokeesta vähintään 60 prosenttia kokonaispistemäärästä ja jokaisesta yksittäisestä kokeesta vähintään 50 prosenttia kyseisen kokeen kokonaispistemäärästä. Jäsenvaltio voi alentaa rajaa 50 prosentista 40 prosenttiin ainoastaan yhden kokeen osalta.

LIITE II

EUROOPAN YHTEISÖ

(Beigenvärinen paperi – koko DIN A4, synteettinen paperi, 150g/m2 tai enemmän)

(Teksti todistuksen antavan jäsenvaltion virallisella kielellä, sen kaikilla virallisilla kielillä taikka jollain niistä)

Asianomaisen jäsenvaltion tunnus¹

Toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen nimi²

TODISTUS AMMATILISESTA PÄTEVYYDESTÄ MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEESSÄ [HENKILÖLIIKENTEESSÄ]³

N:o.....

..... todistaa,
että⁴
syntynytssa/ssä päivänäkuuta

on osallistunut koulutukseen ja läpäissyt kokeen (vuosi:; kausi:)⁵, jotka vaaditaan maanteiden tavaraliikenteen [henkilöliikenteen]⁶ harjoittajien ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen saamiseksi, ... päivänäkuuta ... annetun asetuksen (EY) N:o .../... mukaisesti.

Tämä todistus on riittävä osoitus maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ... päivänä ...kuuta ... annetun asetuksen (EY) N:o .../... 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta ammatillisesta pätevyydestä.

Annettussa/ssä

7

- 1 Valtion tunnus: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (IRL) Irlanti, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.
- 2 Euroopan yhteisön jäsenvaltion todistuksen antamista varten ennalta nimeämä viranomainen tai laitos.
- 3 Tarpeeton yliviivataan.
- 4 Sukunimi ja etunimi; syntymäpaikka ja -aika.
- 5 Tutkinnon tunnistetiedot.
- 6 Tarpeeton yliviivataan.
- 7 Todistuksen antavan toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen leima ja allekirjoitus.